A/CONF.89/14

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Гамбург, 6 – 31 марта 1978 года

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ

Документы Конференции
и
краткие отчеты пленарных заседаний
и заседаний главных комитетов

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Нью-Йорк • 1981

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ ЗАМЕЧАНИЕ

Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов включают предварительные документы, краткие отчеты пленарных заседаний и заседаний главных комитетов; Заключительный акт и Конвенцию; они включают также полный индекс документов, относящихся к заседаниям Конференции.

*
* *

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации Объединенных Наций.

*
* *

Краткие отчеты заседаний, содержащиеся в настоящем томе, первоначально были распространены в мимеографированном виде в качестве документов A/CONF.89/SR.1 - 10, A/CONF.89/C.1/SR.1 – 37 и A/CONF.89/C.2/SR.1 – 11. Они включают поправки к предварительным кратким отчетам, представленные делегациями, а также редакционные изменения, которые были сочтены необходимыми.

A/CONF.89/14

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

В продаже под № R.80.VIII.1

Цена: 26.00 долл. США

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Резолюция Генеральной Ассамблеи о созыве Конференции xi

Должностные лица Конференции и ее комитетов xiii

Секретариат Конференции xiv

Повестка дня xv

Правила процедуры xvi

Индекс документов Конференции xxiii

Часть I

ДОКУМЕНТЫ КОНФЕРЕНЦИИ

Предложения, доклады и другие документы

A. Доклад Комитета по проверке полномочий (A/CONF.89/9) 3

B. Текст проекта конвенции о морской перевозке грузов, принятого Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (A/CONF.89/5) 4

C. Текст статей проекта конвенции о морской перевозке грузов, касающихся осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений, подготовленных Генеральным секретарем (A/CONF.89/6 и Add.1 и 2) 12

D. Анализ замечаний и предложений правительств и международных организаций в отношении проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений, подготовленных Генеральным секретарем (A/CONF.89/8) 29

E. Доклад Первого комитета (A/CONF.89/10) 69

F. Доклад Второго комитета (A/CONF.89/11) 132

G. Проект положений Конвенции о морской перевозке грузов, одобренный Редакционным комитетом (A/CONF.89/12 и Add.1 – 6) . . 143

H. Предложения и поправки, представленные на пленарных заседаниях Конференции (A/CONF.89/L.2 – 9) 153

Заключительный акт Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов (A/CONF.89/13) 156

Стр.

Часть II

КРАТКИЕ ОТЧЕТЫ

Краткие отчеты пленарных заседаний

1-е пленарное заседание

Понедельник, 6 марта 1978 года, 11 час. 30 мин.

ПУНКТ 1 ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Открытие Конференции 169

ПУНКТ 2 ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы Председателя 172

2-е пленарное заседание

Понедельник, 6 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение повестки дня 172

ПУНКТ 4 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение правил процедуры 172

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы заместителей Председателя Конференции и председателей главных комитетов 172

ПУНКТ 8 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Организация работы 173

ПУНКТ 9 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение вопроса о морской перевозке грузов в соответствии с резолюцией 31/100 Генеральной Ассамблеи от 15 декабря 1976 года 173

3-е пленарное заседание

Вторник, 7 марта 1978 года, 10 час. 45 мин.

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы заместителей Председателя Конференции и председателей главных комитетов (*продолжение*) 175

ПУНКТ 7 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Назначение членов Редакционного комитета 175

4-е пленарное заседание

Среда, 8 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Стр.

Выборы заместителей Председателя Конференции и председателей главных комитетов (*окончание*) 176

ПУНКТ 8 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Организация работы (*окончание*) 176

ПУНКТ 9 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение вопроса о морской перевозке грузов в соответствии с резолюцией 31/100 Генеральной Ассамблеи от 15 декабря 1976 года (*продолжение*) 176

5-е пленарное заседание

Пятница, 10 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

ПУНКТ 7 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Назначение членов Редакционного комитета (*окончание*) 183

ПУНКТ 6 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Полномочия представителей на Конференции:

a) Назначение Комитета по проверке полномочий 184

6-е пленарное заседание

Среда, 29 марта 1978 года, 19 час. 40 мин.

ПУНКТ 6 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Полномочия представителей на Конференции:

b) Доклад Комитета по проверке полномочий 184

ПУНКТ 10 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение Конвенции и других соответствующих документов, а также Заключительного акта Конференции 184

Проект положений, одобренный Редакционным комитетом:

Статья 1 184
Статья 2 189
Статья 3 189
Статья 4 189
Статьи 5—8 189

7-е пленарное заседание

Четверг, 30 марта 1978 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 10 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение Конвенции и других соответствующих документов, а также Заключительного акта Конференции (*продолжение*) 191

Проект положений, одобренный Редакционным комитетом:

Статьи 5—8 (*окончание*) 191

Стр.

Статья 9 192
Статья 10 192
Статья 11 192
Статья 12 193
Статья 13 193
Статья 14 193
Статья 15 193
Статья 16 193
Статья 17 193
Статья 18 194
Статья 19 194

8-е пленарное заседание

Четверг, 30 марта 1978 года, 14 час. 15 мин.

ПУНКТ 9 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение вопроса о морской перевозке грузов в соответствии с резолюцией 31/100 Генеральной Ассамблеи от 15 декабря 1976 года (*окончание*) 195

ПУНКТ 10 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение Конвенции и других соответствующих документов, а также Заключительного акта Конференции (*продолжение*) . . 195

Проект положений, одобренный Редакционным комитетом:

Статья 19 (*окончание*) 195
Статья 20 196
Статья 21 196
Статья 22 199
Статья 23 199
Статья 24 199
Статья 25 199
Статья 26 199
Статьи 27—29 199
Статья 30 199
Статья 31 200

9-е пленарное заседание

Четверг, 30 марта 1978 года, 19 час. 55 мин.

ПУНКТ 10 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение Конвенции и других соответствующих документов, а также Заключительного акта Конференции (*окончание*) . . . 201

Проект положений, одобренный Редакционным комитетом:

Статья 32 201
Статья 31 (*окончание*) 203
Статья 32 (бывшая статья 33) и статья 33 (бывшая статья 34) 204
Статья 34 (бывшая статья 35) 207
Заключительные положения 207

Стр.

Доклады Первого и Второго комитетов 207

Проект заключительного акта 208

10-е пленарное заседание

Пятница, 31 марта 1978 года, 12 час. 10 мин.

ПУНКТ 11 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Подписание Заключительного акта и Конвенции, а также других документов . . . 210

ПУНКТ 12 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Закрытие Конференции 210

Краткие отчеты заседаний Первого комитета

1-е заседание

Вторник, 7 марта 1978 года, 15 час. 20 мин.

Утверждение повестки дня 213

Выборы заместителя Председателя и докладчика 213

Организация работы 213

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статей «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции

Статья 1 214

2-е заседание

Среда, 8 марта 1978 года, 10 час. 15 мин.

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 1 (*продолжение*) 216

3-е заседание

Четверг, 9 марта 1978 года, 10 час. 15 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 1 (*продолжение*) 221

Стр.

4-е заседание

Четверг, 9 марта 1978 года, 15 час. 05 мин.

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 1 (*продолжение*) 226

5-е заседание

Пятница, 10 марта 1978 года, 10 час. 20 мин.

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 1 (*продолжение*) 232

Статья 2 235

6-е заседание

Пятница, 10 марта 1978 года, 15 час. 30 мин.

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 2 (*продолжение*) 238

7-е заседание

Понедельник, 13 марта 1978 года, 10 час. 15 мин.

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 3 245

Статья 4 246

8-е заседание

Понедельник, 13 марта 1978 года, 15 час. 20 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем,

Стр.

в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 1 (*окончание*) 249

Статья 2 (*окончание*) 249

Статья 4 (*продолжение*) 252

9-е заседание

Вторник, 14 марта 1978 года, 10 час. 20 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 4 (*окончание*) 255

Основные вопросы в отношении статей 5 и 6, представленные на рассмотрение Первого комитета его Председателем 259

10-е заседание

Вторник, 14 марта 1978 года, 15 час. 05 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Основные вопросы в отношении статей 5 и 6, представленные на рассмотрение Первого комитета его Председателем (*продолжение*) 261

11-е заседание

Среда, 15 марта 1978 года, 10 час. 20 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Основные вопросы в отношении статей 5 и 6, представленные на рассмотрение Первого комитета его Председателем (*продолжение*) 269

12-е заседание

Среда, 15 марта 1978 года, 15 час.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Основные вопросы в отношении статей 5 и 6, представленные на рассмотрение Первого комитета его Председателем (*продолжение*) 277

13-е заседание

Среда, 15 марта 1978 года, 19 час. 40 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Основные вопросы в отношении статей 5 и 6, представленные на рассмотрение Первого комитета его Председателем (*окончание*) 284

14-е заседание

Четверг, 16 марта 1978 года, 10 час. 25 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 7 291

Статья 9 292

15-е заседание

Четверг, 16 марта 1978 года, 15 час. 05 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 9 (*продолжение*) 295

Статья 10 298

16-е заседание

Четверг, 16 марта 1978 года, 19 час. 35 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 10 (*продолжение*) 301

Статья 11 305

Стр.

17-е заседание

Пятница, 17 марта 1978 года, 10 час. 40 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 11 (*продолжение*) 308

Статья 10 (*окончание*) 309

Статья 12 310

Статья 13 313

18-е заседание

Пятница, 17 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 13 (*продолжение*) 313

19-е заседание

Понедельник, 20 марта 1978 года, 10 час. 45 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 13 (*продолжение*) 319

Статья 14 324

20-е заседание

Понедельник, 20 марта 1978 года, 15 час. 05 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 14 (*окончание*) 324

Статья 15 328

21-е заседание

Вторник, 21 марта 1978 года, 10 час. 20 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 15 (*продолжение*) 331

22-е заседание

Вторник, 21 марта 1978 года, 15 час. 05 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 15 (*окончание*) 336

Статья 16 340

23-е заседание

Среда, 22 марта 1978 года, 10 час. 20 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 17 343

Статья 18 348

24-е заседание

Среда, 22 марта 1978 года, 17 час. 15 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 18 (*окончание*) 349

25-е заседание

Четверг, 23 марта 1978 года, 10 час. 10 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 13 (*окончание*) 353

Статья 19 353

Стр.

26-е заседание

Четверг, 23 марта 1978 года, 17 час. 40 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 19 (*продолжение*) 358

Статья 20 361

27-е заседание

Пятница, 24 марта 1978 года, 11 час. 40 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 21 363

28-е заседание

Пятница, 24 марта 1978 года, 18 час. 10 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 21 (*продолжение*) 367

29-е заседание

Суббота, 25 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 21 (*окончание*) 372

Статья 22 378

30-е заседание

Понедельник, 27 марта 1978 года, 20 час. 45 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Стр.

Статья 22 (*окончание*) 379

Новая статья 22-*бис* 381

Статья 23 383

Статья 24 385

31-е заседание

Понедельник, 27 марта 1978 года, 16 час.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 24 (*окончание*) 386

Статья 25 386

Статья 1 (*продолжение*) 387

32-е заседание

Понедельник, 27 марта 1978 года, 20 час. 15 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 11 (*окончание*) 389

Статья 19 (*продолжение*) 394

33-е заседание

Вторник, 28 марта 1978 года, 10 час.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 19 (*продолжение*) 396

Новая статья 22-*бис* (*окончание*) 397

Статья 1 (*продолжение*) 398

34-е заседание

Вторник, 28 марта 1978 года, 14 час. 25 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции,

Стр.

оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 1 (*окончание*) 400

Название Конвенции 400

Статья 5 (*продолжение*), статья 6 (*продолжение*), статья 8 (*окончание*) и статья 26 401

35-е заседание

Вторник, 28 марта 1978 года, 17 час. 15 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья 5 (*окончание*) 406

Статья 6 (*окончание*) 411

Статья 9 (*окончание*) 412

Статья 19 (*окончание*) 412

Статья 21 (*окончание*) 414

Статья [ ]. Оговорки 414

Статья 6 (*окончание*) 415

36-е заседание

Среда, 29 марта 1978 года, 10 час. 15 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*)

Статья [ ]. Оговорки (*продолжение*) . . 416

37-е заседание

Среда, 29 марта 1978 года, 14 час. 10 мин.

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*окончание*)

Статья [ ]. Оговорки (*окончание*) . . . 421

Статья [ ]. Пересмотр пределов ответственности и расчетной единицы или валютной единицы 423

Завершение работы Комитета 427

Стр.

Краткие отчеты заседаний Второго комитета

1-е заседание

Понедельник, 13 марта 1978 года, 11 час. 15 мин.

Утверждение повестки дня 428

Выборы заместителя Председателя и докладчика 428

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки»

Статья [1]. Депозитарий 429

Статья [2]. Выполнение Конвенции . . . 429

Статья [3]. Дата применения 430

Статья [4]. Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение 430

2-е заседание

Вторник, 14 марта 1978 года, 10 час. 15 мин.

Выборы заместителя Председателя и докладчика (*окончание*) 431

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*)

Статья [1]. Депозитарий (*окончание*) . . . 431

Статья [2]. Выполнение Конвенции (*продолжение*) 432

Статья [3]. Дата применения (*окончание*) 432

Статья [4]. Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение (*продолжение*) 433

3-е заседание

Среда, 15 марта 1978 года, 10 час. 25 мин.

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*)

Статья [4]. Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение (*окончание*) 434

Стр.

4-е заседание

Четверг, 16 марта 1978 года, 10 час. 20 мин.

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*)

Статья [6]. Вступление в силу 437

5-е заседание

Пятница, 17 марта 1978 года, 10 час. 50 мин.

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*)

Статья [6]. Вступление в силу (*продолжение*) 442

6-е заседание

Понедельник, 20 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*)

Статья [6]. Вступление в силу (*продолжение*) 444
445

Статья [7]. Внутренние перевозки . . . 444

7-е заседание

Вторник, 21 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*)

Статья [6]. Вступление в силу (*продолжение*) 448

Статья [2]. Выполнение Конвенции (*окончание*) 448

Статья [9]. Денонсация 448

Статья [8]. Смешанные перевозки . . . 450

Заключительные положения 452

Стр.

8-е заседание

Среда, 22 марта 1978 года, 10 час. 40 мин.

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*)

Статья [6]. Вступление в силу (*продолжение*) 452

Статья [8]. Смешанные перевозки (*продолжение*) 453

9-е заседание

Четверг, 23 марта 1978 года, 10 час. 25 мин.

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*)

Статья [8]. Смешанные перевозки (*продолжение*) 455

10-е заседание

Пятница, 24 марта 1978 года, 11 час. 15 мин.

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*)

Статья [8]. Смешанные перевозки (*окончание*) 459

11-е заседание

Пятница, 24 марта 1978 года, 17 час. 50 мин.

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*окончание*)

Статья [6]. Вступление в силу (*окончание*) 462

Статья [ ]. Пересмотр и внесение поправок 465

Заключительные положения (*окончание*) 469

Завершение работы Комитета 469

РЕЗОЛЮЦИЯ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ О СОЗЫВЕ КОНФЕРЕНЦИИ

31/100. Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов

Генеральная Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию 2205 (XXI) от 17 декабря 1966 года, в соответствии с которой была учреждена Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли и определены цель и круг полномочий Комиссии,

рассмотрев главу IV доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее девятой сессии[1], в которой содержится проект статей конвенции о морской перевозке грузов,

принимая во внимание, что Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли рассмотрела и приняла проект статей с учетом замечаний и комментариев, представленных правительствами, Рабочей группой по международному законодательству в области морских перевозок Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и международными организациями,

с удовлетворением отмечая замечания Совета по торговле и развитию Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию о том, что пересмотр законодательства в области морской перевозки грузов требует рассмотрения не только правовых аспектов, но также экономических и касающихся торгового мореплавания аспектов и о том, что эти аспекты должны быть должным образом рассмотрены на Международной конференции полномочных представителей[2],

будучи убеждена, что международная торговля является важным фактором в деле содействия развитию дружественных отношений между государствами и что принятие конвенции о морской перевозке грузов, в которой будут учтены законные интересы всех государств, особенно интересы развивающихся стран, которая устранит те неопределенности и неясности, что имеют место в правилах и практике, касающихся коносаментов, и которая обеспечит сбалансированное распределение риска между владельцем груза и перевозчиком, будет способствовать гармоничному развитию международной торговли,

1. *выражает свою признательность* Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли за проделанную ценную работу по подготовке проекта статей конвенции о морской перевозке грузов;

2. *постановляет* созвать международную конференцию полномочных представителей в 1978 году в Нью-Йорке или в любом другом удобном месте, в отношении которого Генеральный секретарь может получить приглашение, для рассмотрения вопроса о морской перевозке грузов и закрепления результатов работы в международной конвенции и других таких документах, которые она может счесть необходимыми;

3. *передает* на рассмотрение конференции проект статей конвенции о морской перевозке грузов, одобренный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, вместе с проектами положений, касающихся осуществления, оговорок и других заключительных положений, которые будут подготовлены Генеральным секретарем;

4. *просит* Генерального секретаря:

a) распространить проект конвенции о морской перевозке грузов[3] вместе с проектами положений, касающихся осуществления, оговорок и других заключительных положений, которые будут подготовлены Генеральным секретарем, правительствам и заинтересованным международным организациям с целью получения их замечаний и предложений;

b) созвать Конференцию Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов в соответствующий период в 1978 году в любом из мест, упомянутых выше в пункте 2;

c) организовать подготовку кратких отчетов о работе пленарных заседаний Конференции и заседаний комитетов полного состава, которые могут быть созданы Конференцией;

d) пригласить все государства принять участие в Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов;

e) пригласить представителей организаций, которые получили постоянное приглашение Генеральной Ассамблеи участвовать в качестве наблюдателей в сессиях и в работе всех международных конференций, созываемых под ее эгидой, в соответствии с резолюцией 3237 (XXIX) Ассамблеи от 22 ноября 1974 года;

---

[1] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать первая сессия, Дополнение № 17.*

[2] TD/B/C.4/153, приложение I.

[3] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать первая сессия, Дополнение № 17,* глава IV, раздел C.

f) пригласить представителей национально-освободительных движений, признаваемых Организацией африканского единства в ее районе, участвовать в качестве наблюдателей в соответствии с резолюцией 3280 (XXIX) Генеральной Ассамблеи от 10 декабря 1974 года;

g) пригласить специализированные учреждения, Международное агентство по атомной энергии, а также заинтересованные органы Организации Объединенных Наций и заинтересованные региональные межправительственные организации направить своих представителей на Конференцию в качестве наблюдателей;

h) обратить внимание государств и других участников, которые упоминаются в подпунктах *d*—*g*, выше, на желательность того, чтобы в качестве своих представителей они назначили лиц, имеющих специальную компетенцию в той области, которая будет рассматриваться;

i) представить Конференции:

i) все замечания и предложения, полученные от правительств;

ii) рабочие и справочные документы, которые могут быть получены от Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и других заинтересованных международных организаций, с учетом правовых, экономических и касающихся торгового мореплавания аспектов проекта конвенции;

iii) проекты положений, касающихся осуществления, оговорок и других заключительных положений, и всю соответствующую документацию и рекомендации, касающиеся методов работы и процедуры;

j) обеспечить, чтобы вся надлежащая документация для Конференции была распространена среди всех участников Конференции в возможно ранние сроки;

k) организовать обеспечение соответствующего персонала и средств, необходимых для Конференции, с учетом того факта, что правовые, экономические и касающиеся торгового мореплавания аспекты вопроса о морской перевозке грузов должны быть надлежащим образом рассмотрены на Конференции.

99-е пленарное заседание
15 декабря 1976 года

ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА КОНФЕРЕНЦИИ И ЕЕ КОМИТЕТОВ

Председатель Конференции

Г-н Рольф Хербер (Федеративная Республика Германии).

Заместители Председателя Конференции

Представители следующих государств: Австралия, Алжир, Аргентина, Бельгия, Венесуэла, Германская Демократическая Республика, Греция, Дания, Индонезия, Ирак, Италия, Канада, Куба, Нигерия, Пакистан, Польша, Сенегал, Союз Советских Социалистических Республик, Турция, Уганда, Филиппины и Эквадор.

Первый комитет

Председатель: г-н М. Шафик (Египет).

Заместитель Председателя: г-н С. Сухоржевский (Польша).

Докладчик: г-н Д. М. Лоу (Канада).

Второй комитет

Председатель: г-н Д. Попов (Болгария).

Заместитель Председателя: г-н Т. Д. А. М. де Бруин (Нидерланды).

Докладчик: г-н Н. Гейрос (Бразилия).

Редакционный комитет

Председатель: г-н Р. К. Дикшит (Индия).

Члены: Австрия, Аргентина, Венгрия, Германская Демократическая Республика, Индия, Ирак, Кения, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Перу, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Сьерра Леоне, Франция, Эквадор и Япония.

Комитет по проверке полномочий

Председатель: г-жа Х. Хаджи Юзоф (Малайзия).

Члены: Бангладеш, Канада, Мадагаскар, Малайзия, Нигерия, Сирийская Арабская Республика, Соединенные Штаты Америки, Чехословакия и Эквадор.

СЕКРЕТАРИАТ КОНФЕРЕНЦИИ

Г-н Эрик Сай, Заместитель Генерального секретаря, Юрисконсульт Организации Объединенных Наций *(представитель Генерального секретаря с 6 по 11 марта 1978 года).*

Г-н Блейон Слоан, Директор Отдела по общеправовым вопросам, Канцелярия Юрисконсульта *(представитель Генерального секретаря с 13 по 31 марта 1978 года).*

Г-н Уиллем С. Вис, Начальник Отделения по праву международной торговли, Канцелярия Юрисконсульта *(Исполнительный секретарь Конференции и Секретарь Генерального комитета Конференции и Редакционного комитета).*

Г-н Синха Баснаяке, сотрудник по правовым вопросам, Отделение по праву международной торговли *(Секретарь Первого комитета).*

Г-н Джон П. Диете, сотрудник по правовым вопросам, Отделение по праву международной торговли *(Секретарь Второго комитета).*

Г-н Агву Окали, сотрудник по правовым вопросам, Отделение по праву международной торговли *(Помощник Секретаря Первого комитета).*

Г-н Герольд Херманн, сотрудник по правовым вопросам, Отделение по праву международной торговли *(Помощник Секретаря Второго комитета).*

Г-н Мирослав Котора, сотрудник по правовым вопросам, Отделение по праву международной торговли *(Помощник Секретаря Редакционного комитета).*

Г-н Сено Марселья, сотрудник по правовым вопросам, Отдел по общеправовым вопросам *(Секретарь Комитета по проверке полномочий).*

Г-н Антони Д. Миллер, сотрудник по правовым вопросам, Отделение по праву международной торговли *(Помощник Секретаря Комитета по проверке полномочий).*

ПОВЕСТКА ДНЯ*

1. Открытие Конференции.
2. Выборы Председателя.
3. Утверждение повестки дня.
4. Утверждение правил процедуры.
5. Выборы заместителей Председателя Конференции и председателей главных комитетов.
6. Полномочия представителей на Конференции:
   a) Назначение Комитета по проверке полномочий;
   b) Доклад Комитета по проверке полномочий.
7. Назначение членов Редакционного комитета.
8. Организация работы.
9. Рассмотрение вопроса о морской перевозке грузов в соответствии с резолюцией 31/100 Генеральной Ассамблеи от 15 декабря 1976 года.
10. Утверждение Конвенции и других соответствующих документов, а также Заключительного акта Конференции.
11. Подписание Заключительного акта и Конвенции, а также других документов.
12. Закрытие Конференции.

---

* Принята Конференцией на ее 2-м пленарном заседании.

ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ[1]

ГЛАВА I

Представительство и полномочия

Состав делегаций

Правило 1

Делегация каждого государства, участвующего в Конференции, состоит из главы делегации и необходимого числа аккредитованных представителей, заместителей представителей и советников.

Заместители представителей и советники

Правило 2

Заместитель представителя или советник может исполнять обязанности представителя по назначению главы делегации.

Представление полномочий

Правило 3

Полномочия представителей и список заместителей представителей и советников представляются Исполнительному секретарю Конференции по возможности не позже чем через двадцать четыре часа после открытия Конференции. О всех последующих изменениях в составе делегаций также сообщается Исполнительному секретарю. Полномочия его даются от имени главы государства или правительства или министра иностранных дел.

Комитет по проверке полномочий

Правило 4

В начале Конференции назначается Комитет по проверке полномочий. Он состоит из девяти членов, которые назначаются Конференцией по предложению Председателя. Он проверяет полномочия представителей и немедленно представляет свой доклад Конференции.

Временное участие в работе Конференции

Правило 5

До вынесения Конференцией решения о полномочиях представителей они имеют право временно участвовать в работе Конференции.

ГЛАВА II

Должностные лица

Выборы

Правило 6

Конференция избирает Председателя и двадцать два заместителя Председателя, а также председателей главных комитетов, предусмотренных в правиле 43. Эти двадцать пять должностных лиц образуют Генеральный комитет, причем они избираются на такой основе, чтобы обеспечить представительный характер этого Комитета. Конференция может также избирать таких других должностных лиц, каких она сочтет необходимыми для осуществления своих функций.

Исполняющий обязанности Председателя

Правило 7

1. Если Председатель считает необходимым не присутствовать на заседании или на части заседания, он назначает на свое место одного из заместителей.

2. Заместитель Председателя, исполняющий обязанности Председателя, имеет те же права и обязанности, что и Председатель.

Замена Председателя

Правило 8

Если Председатель не может выполнять свои функции, то избирается новый Председатель.

Председатель не голосует

Правило 9

Председатель или заместитель Председателя, исполняющий обязанности Председателя, не участвует в голосовании на Конференции, а поручает другому члену своей делегации голосовать вместо себя.

ГЛАВА III

Генеральный комитет

Председатель Комитета

Правило 10

Председатель Конференции или, в его отсутствие, один из заместителей Председателя, назначенный им, выполняет функции Председателя Генерального комитета.

---

[1] Приняты Конференцией на ее 2-м пленарном заседании и распространены в качестве документа A/CONF.89/3/Rev.1. Этот текст аналогичен тексту предварительных правил процедуры (A/CONF.89/3), за исключением некоторых изменений, принятых на 5-м пленарном заседании.

Члены-заместители

Правило 11

Если Председатель или заместитель Председателя Конференции считает необходимым не присутствовать на заседании Генерального комитета, он может поручить одному из членов своей делегации заседать и голосовать в Комитете. На случай своего отсутствия Председатель Главного комитета поручает замещать себя заместителю Председателя этого Комитета. В то время, когда заместитель Председателя Главного комитета является членом Генерального комитета, он не имеет права участвовать в голосовании, если он является членом той же делегации, что и другой член Генерального комитета.

Функции

Правило 12

Генеральный комитет помогает Председателю в общем руководстве работой Конференции и, с учетом решений Конференции, обеспечивает координацию ее работы.

ГЛАВА IV

Секретариат

Обязанности Генерального секретаря

Правило 13

1. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций является Генеральным секретарем Конференции. Он или его представитель действует в этом качестве на всех заседаниях Конференции.

2. Генеральный секретарь назначает Исполнительного секретаря Конференции, предоставляет персонал, необходимый для Конференции, и руководит этим персоналом.

Обязанности Секретариата

Правило 14

Секретариат Конференции в соответствии с настоящими правилами:

a) обеспечивает устный перевод произносимых на заседаниях речей;

b) принимает, переводит, размножает и распространяет документы Конференции;

c) публикует и рассылает официальные документы Конференции;

d) составляет и рассылает отчеты об открытых заседаниях;

e) осуществляет магнитофонные записи заседаний и организует их хранение;

f) организует хранение документов Конференции в архивах Организации Объединенных Наций и обеспечивает их сохранность;

g) вообще выполняет всякую другую работу, которая может потребоваться для Конференции.

Заявления Секретариата

Правило 15

Генеральный секретарь или любой член персонала, назначенный для этой цели, может в любое время выступить с устными или письменными заявлениями по любому рассматриваемому вопросу.

ГЛАВА V

Порядок ведения заседаний

Кворум

Правило 16

Председатель может объявить заседание открытым и разрешить проведение прений, если присутствуют представители по крайней мере одной трети государств, участвующих в Конференции. Для принятия любого решения требуется присутствие представителей большинства участвующих таким образом государств.

Общие права Председателя

Правило 17

1. Помимо осуществления прав, предоставленных ему другими положениями настоящих правил, Председатель председательствует на пленарных заседаниях Конференции, открывает и закрывает каждое заседание, руководит прениями, следит за соблюдением настоящих правил, предоставляет слово, ставит вопросы на голосование и объявляет решения. Председатель выносит постановления по порядку ведения заседания и в соответствии с настоящими правилами полностью осуществляет руководство ходом заседаний и поддерживает порядок на этих заседаниях. Председатель может предложить Конференции прекратить запись ораторов, ограничить время, предоставляемое ораторам, и число выступлений каждого представителя по одному вопросу, прервать или прекратить прения и прервать или закрыть заседание.

2. При исполнении своих функций Председатель подчиняется Конференции.

Выступления

Правило 18

1. Никто не может выступать на Конференции, не получив предварительно разрешения Председателя. В соответствии с правилами 19, 20 и 23 — 25 Председатель предоставляет ораторам слово в том порядке, в каком они заявили о своем желании

выступить. Секретариат несет ответственность за составление списка таких ораторов. Председатель может призвать оратора к порядку, если его замечания не относятся к обсуждаемому вопросу.

2. Конференция может ограничить время, предоставляемое каждому оратору, и число выступлений каждого представителя по одному вопросу. До принятия решения два представителя могут высказаться за предложение об установлении такого ограничения и два — против него. Если прения были ограничены, а оратор превысил предоставленное время, Председатель немедленно призывает его к порядку.

Внеочередные выступления

Правило 19

Председателю или другому представителю вспомогательного органа может быть предоставлено слово вне очереди для разъяснения заключений, к которым пришел этот вспомогательный орган.

Выступления по порядку ведения заседания

Правило 20

Во время обсуждения любого вопроса каждый представитель может в любое время поднять вопрос о порядке ведения заседания, который немедленно решается Председателем в соответствии с настоящими правилами. Представитель может опротестовать постановление Председателя. Протест должен быть немедленно поставлен на голосование, и постановление Председателя остается в силе, если оно не будет отклонено большинством присутствующих и участвующих в голосовании представителей. Председатель, выступающий по порядку ведения заседания, не может говорить по существу обсуждаемого вопроса.

Прекращение записи ораторов

Правило 21

Во время прений Председатель может огласить список ораторов и с согласия Конференции объявить о прекращении записи ораторов.

Право на ответ

Правило 22

Право на ответ предоставляется Председателем любому представителю государства, участвующего в Конференции, который обращается с такой просьбой. Возможность выступить с ответом может быть предоставлена любому другому представителю. Представители, пользующиеся этим правом, должны быть по возможности краткими.

Перерыв в прениях

Правило 23

Во время обсуждения любого вопроса каждый представитель может внести предложение о перерыве в прениях по обсуждаемому вопросу. Помимо лица, внесшего такое предложение, два представителя могут высказаться за предложение и два — против него, после чего это предложение немедленно ставится на голосование.

Прекращение прений

Правило 24

Каждый представитель может в любое время внести предложение о прекращении прений по обсуждаемому вопросу независимо от того, выразил ли какой-либо другой представитель желание выступить. Разрешение высказаться относительно прекращения прений предоставляется только двум ораторам, возражающим против прекращения прений, после чего это предложение немедленно ставится на голосование.

Перерыв или закрытие заседания

Правило 25

Во время обсуждения любого вопроса каждый представитель может внести предложение о перерыве или закрытии заседания. Такие предложения не обсуждаются, а немедленно ставятся на голосование.

Порядок рассмотрения предложений

Правило 26

С учетом правила 20 устанавливается следующий порядок очередности рассмотрения предложений по отношению ко всем остальным процедурам или иным рассматриваемым на заседании предложениям:

a) о перерыве в работе заседания;

b) о закрытии заседания;

c) о перерыве в прениях по обсуждаемому вопросу;

d) о прекращении прений по обсуждаемому вопросу.

Предложения

Правило 27

1. Основой для обсуждения Конференцией по морской перевозке грузов являются следующие предложения:

a) проект статей Конвенции о морской перевозке грузов, одобренный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли и содержащийся в докладе Комиссии о работе ее девятой сессии[2];

b) проект статей, касающихся выполнения Кон-

[2] См. документ A/CONF.89/5, ниже.

венции, оговорок и других заключительных положений, подготовленный Генеральным секретарем[3].

2. Другими предложениями являются предложения, представленные на Конференции в соответствии с правилом 28.

Представление других предложений

Правило 28

Другие предложения обычно представляются в письменной форме Исполнительному секретарю Конференции, который направляет их всем делегациям. Как правило, ни одно предложение не обсуждается и не ставится на голосование на заседаниях Конференции, если оно не было сообщено всем делегациям не позднее чем за день до заседания. Председатель может, однако, разрешить обсуждение и рассмотрение поправок, даже если эти поправки не были сообщены делегациям или были сообщены им только в день заседания.

Решения по вопросу о компетенции

Правило 29

С учетом правила 20 любое предложение, требующее решения вопроса о компетентности Конференции обсуждать любой вопрос или принимать какое-либо предложение или поправку, представленные ей, ставится на голосование до обсуждения такого вопроса или проведения голосования по этому предложению или поправке.

Снятие предложений и процедурных предложений

Правило 30

Любое предложение или процедурное предложение может быть в любое время снято внесшим его представителем до того, как по ним началось голосование, при условии, что к нему не было внесено поправок. Снятое таким образом предложение или процедурное предложение может быть вновь внесено любым представителем.

Повторное рассмотрение предложений

Правило 31

После того как предложение было принято или отклонено, оно не может рассматриваться вновь иначе, как по соответствующему решению Конференции, принятому большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании представителей. Разрешение высказаться относительно предложения о новом рассмотрении предоставляется только двум ораторам, выступающим против такого предложения, после чего оно немедленно ставится на голосование.

[3] См. документы A/CONF.89/6 и Add. 1 и 2, ниже.

ГЛАВА VI

Голосование

Право голоса

Правило 32

Каждое государство, представленное на Конференции, имеет один голос.

Требуемое большинство

Правило 33

1. Решения Конференции по всем вопросам существа принимаются большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании представителей.

2. Решения Конференции по процедурным вопросам принимаются большинством присутствующих и участвующих в голосовании представителей.

3. Если возникают сомнения, является ли какой-либо вопрос процедурным вопросом или вопросом существа, Председатель выносит решение о характере этого вопроса. Протест против такого решения должен быть немедленно поставлен на голосование, и решение Председателя остается в силе, если оно не будет отклонено большинством присутствующих и участвующих в голосовании представителей.

4. Для целей настоящих правил выражение «присутствующие и участвующие в голосовании представители» означает представителей, присутствующих при голосовании и голосующих «за» или «против». Представители, которые воздерживаются при голосовании, рассматриваются как не участвующие в голосовании.

5. Если при голосовании по какому-либо предложению или процедурному предложению, для принятия решения по которому необходимо большинство голосов присутствующих и участвующих в голосовании представителей, голоса разделяются поровну, то такое предложение или процедурное предложение считается отклоненным.

Формы голосования

Правило 34

Голосование на Конференции обычно проводится поднятием рук или вставанием, однако любой представитель может потребовать поименного голосования. Поименное голосование проводится в английском порядке названий государств, участвующих в Конференции, начиная с делегации, определяемой Председателем по жребию.

Порядок, соблюдаемый при голосовании

Правило 35

Председатель объявляет о начале голосования, после чего ни одному представителю не разреша-

ется выступать до объявления результатов голосования, за исключением выступлений по порядку ведения заседания в связи с проведением данного голосования.

Разъяснение мотивов голосования

Правило 36

Представители могут выступать с краткими заявлениями, состоящими только из объяснения мотивов голосования, до начала голосования или после его окончания. Представитель государства, внесшего процедурное или иное предложение, не выступает по мотивам голосования по этому предложению, если в него не было внесено поправок.

Раздельное голосование по предложениям

Правило 37

Каждый представитель может предложить, чтобы по отдельным частям предложения проводилось раздельное голосование. В случае возражений против требования о раздельном голосовании это требование ставится на голосование. В случае принятия требования о раздельном голосовании принятые впоследствии части предложения ставятся затем на голосование в целом. Если все резолютивные части предложения отклоняются, то такое предложение считается отклоненным в целом.

Поправки

Правило 38

Поправка является предложением, которым лишь дополняется другое предложение, исключается что-либо из него или пересматривается какая-либо часть. Если не оговорено иное, слово «предложение» в настоящих правилах считается включающим поправки.

Голосование по поправкам

Правило 39

Если к предложению вносится поправка, то она ставится на голосование раньше этого предложения. Если к предложению вносятся две или более поправки, то Конференция проводит голосование сначала по поправке, наиболее отличающейся по существу от первоначального предложения, затем по поправке, которая менее отлична от него, и так далее, пока все поправки не будут поставлены на голосование. Однако если необходимым следствием принятия одной поправки является отклонение другой поправки, то последняя поправка не ставится на голосование. Если одна или более поправок приняты, то проводится голосование по измененному таким образом предложению. Предложение считается поправкой к другому предложению, если оно добавляет что-либо к нему, исключает что-либо из него или изменяет часть его.

Голосование по предложениям

Правило 40

Если два или более предложений относятся к одному и тому же вопросу, то Конференция, если она не примет иного решения, проводит голосование по предложениям в том порядке, в каком они были внесены. Конференция после каждого голосования по одному предложению может решить, будет ли она проводить голосование по следующему предложению.

Выборы

Правило 41

Все выборы проводятся тайным голосованием, если Конференция не примет иного решения в отношении выборов, когда число кандидатов не превышает числа подлежащих заполнению мест.

Правило 42

1. Если путем выборов необходимо заполнить одновременно и на одних и тех же условиях одно или более мест, то избираются те кандидаты, в числе, не превышающем число таких мест, которые при первом голосовании получили большинство поданных голосов и наибольшее количество голосов.

2. Если число кандидатов, получивших такое большинство голосов, оказывается меньше числа подлежащих заполнению мест, то для заполнения остающихся мест проводятся дополнительные туры голосования.

ГЛАВА VII

Вспомогательные органы

Главные комитеты, подкомитеты и рабочие группы

Правило 43

1. Конференция создаст два главных комитета («Первый комитет» и «Второй комитет»), каждый из которых может создавать подкомитеты или рабочие группы.

2. Конференция определяет, какие вопросы будут рассматриваться каждым главным комитетом. Генеральный комитет по просьбе председателя главного комитета может корректировать распределение работы между главными комитетами.

Редакционный комитет

Правило 44

1. Конференция учреждает Редакционный комитет в составе 18 членов, назначаемых Конференцией по предложению Генерального комитета. Докладчики каждого из главных комитетов могут в силу занимаемой должности участвовать без права голоса в работе Редакционного комитета.

2. Редакционный комитет готовит проекты и выносит рекомендации о составлении проектов по просьбе Конференции или какого-либо главного комитета. Он координирует и контролирует разработку всех принимаемых текстов и представляет доклады, в зависимости от обстоятельств, либо Конференции, либо соответствующему главному комитету.

Должностные лица

Правило 45

1. Каждый главный комитет избирает своего председателя, заместителя председателя и докладчика. Другие вспомогательные органы избирают своего председателя, а также таких должностных лиц, которые могут быть необходимы.

2. За исключениями, предусмотренными в правилах 6 и 10, каждый комитет, подкомитет и каждая рабочая группа избирают своих должностных лиц.

Применимые правила

Правило 46

Правила, содержащиеся в главах II, IV, V и VI, выше, применимы mutatis mutandis к работе вспомогательных органов, за исключением того, что:

a) Председатель Генерального комитета, Редакционного комитета и Комитета по проверке полномочий и председатели подкомитетов и рабочих групп могут принимать участие в голосовании.

b) Председатель Главного комитета может объявить заседание открытым и разрешить проведение прений, если присутствуют представители по крайней мере одной четвертой государств, участвующих в Конференции. Для принятия любого решения требуется присутствие представителей большинства участвующих таким образом государств.

c) Большинство представителей в Генеральном комитете, Редакционном комитете, Комитете по проверке полномочий или любом подкомитете или рабочей группе составляет кворум.

d) Решения вспомогательных органов принимаются простым большинством присутствующих и участвующих в голосовании представителей, за тем исключением, что для принятия требования о повторном рассмотрении какого-либо предложения необходимо большинство, предусматриваемое правилом 31.

ГЛАВА VIII

Языки и отчеты о заседаниях

Языки Конференции

Правило 47

Языками Конференции являются английский, арабский, испанский, китайский, русский и французский.

Устный перевод

Правило 48

1. Речи, произносимые на одном из языков Конференции, переводятся устно на остальные такие языки.

2. Каждый представитель может выступать на любом другом языке, помимо языков Конференции. В этом случае он сам принимает меры по обеспечению устного перевода своей речи на один из языков Конференции, и устные переводчики Секретариата при переводе на другие такие языки могут принять за основу устный перевод на первый такой язык.

Отчеты о заседаниях и магнитофонная запись заседаний

Правило 49

1. Краткие отчеты пленарных заседаний Конференции и заседаний главных комитетов составляются на языках Конференции. Как общее правило, они распространяются в возможно короткий срок одновременно на всех языках Конференции среди всех представителей, которые информируют Секретариат в течение пяти рабочих дней после распространения краткого отчета о любых исправлениях, которые они пожелают внести.

2. Секретариат ведет магнитофонную запись заседаний Конференции и главных комитетов. Такая запись заседаний других вспомогательных органов ведется, если соответствующий орган принимает решение об этом.

Язык официальных документов

Правило 50

Официальные документы издаются на языках Конференции.

ГЛАВА IX

Открытие и закрытие заседания

Пленарные заседания и заседания главных комитетов

Правило 51

Пленарные заседания Конференции и заседания ее главных комитетов являются открытыми, за исключением тех случаев, когда соответствующий орган принимает иное решение.

Заседания вспомогательных органов

Правило 52

Как правило, заседания вспомогательных органов, помимо главных комитетов, являются закрытыми.

ГЛАВА X

Другие участники и наблюдатели

Представители Совета Организации Объединенных Наций по Намибии

Правило 53

Представители, назначаемые Советом Организации Объединенных Наций по Намибии, могут участвовать в работе Конференции, ее главных комитетов и, по мере необходимости, других вспомогательных органов. Они имеют право вносить предложения.

Представители организаций, получивших постоянное приглашение от Генеральной Ассамблеи участвовать в сессиях и работе всех международных конференций, созываемых под эгидой Генеральной Ассамблеи, в качестве наблюдателей

Правило 54

Представители, назначенные организациями, получившими постоянное приглашение от Генеральной Ассамблеи участвовать в сессиях и работе всех международных конференций, созываемых под эгидой Генеральной Ассамблеи, могут участвовать в качестве наблюдателей, без права голоса, в работе Конференции, ее главных комитетов и, по мере необходимости, других вспомогательных органов.

Представители национально-освободительных движений

Правило 55

Представители, назначенные национально-освободительными движениями, приглашаемыми на Конференцию, могут участвовать в качестве наблюдателей, без права голоса, в работе Конференции, ее главных комитетов и, по мере необходимости, других вспомогательных органов.

Представители органов и учреждений Организации Объединенных Наций

Правило 56

Представители, назначенные органами Организации Объединенных Наций, специализированными учреждениями и Международным агентством по атомной энергии, могут участвовать в качестве наблюдателей, без права голоса, в работе Конференции, ее главных комитетов и, по мере необходимости, других вспомогательных органов.

Наблюдатели от других межправительственных организаций

Правило 57

Наблюдатели, назначенные другими межправительственными организациями, приглашаемыми на Конференцию, могут участвовать, без права голоса, в работе Конференции, ее главных комитетов и, по мере необходимости, других вспомогательных органов.

Наблюдатели от неправительственных организаций

Правило 58

1. Наблюдатели, назначенные неправительственными организациями, приглашаемыми на Конференцию, могут участвовать в открытых заседаниях Конференции и ее главных комитетов и, по мере необходимости, других вспомогательных органов.

2. По приглашению председательствующего должностного лица соответствующего органа и с одобрения этого органа такие наблюдатели могут выступать с устными заявлениями по вопросам, в которых они обладают специальной компетенцией.

Письменные заявления

Правило 59

Письменные заявления, относящиеся к работе Конференции и представленные назначенными представителями или наблюдателями, о которых говорится в правилах 53 — 58, направляются Секретариатом всем делегациям в том объеме и на тех языках, на которых эти заявления были представлены в Секретариат для распространения, при условии, что заявление, представленное от имени неправительственной организации, сделано по вопросу, в котором она обладает специальной компетенцией, и касается работы Конференции.

ГЛАВА XI

Изменение или приостановление действия правил процедуры

Порядок изменения

Правило 60

Настоящие правила процедуры могут быть изменены решением Конференции, принятым большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании представителей по рекомендации Генерального комитета.

Порядок приостановления действия

Правило 61

Действие настоящих правил процедуры может быть приостановлено решением Конференции при условии, что уведомление о предложении о таком приостановлении было сделано за двадцать четыре часа до этого, причем к нему можно не прибегать, если ни один представитель не возражает против этого; вспомогательные органы могут с общего согласия не прибегать к относящимся к ним правилам процедуры. Всякое приостановление действия должно ограничиваться конкретной и заранее определенной целью и сроком, необходимым для ее достижения.

ИНДЕКС ДОКУМЕНТОВ КОНФЕРЕНЦИИ

Документ	*Название*	*Замечания*	*Стр.*
	Документы пленарных заседаний Конференции		
A / CONF.89 / 1	Текст резолюции 31 / 100 Генеральной Ассамблеи от 15 декабря 1976 года о созыве Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов		xi
A / CONF.89 / 2	Предварительная повестка дня	Принята без изменений на 2-м пленарном заседании Конференции	xv
A / CONF.89 / 3	Временные правила процедуры	Приняты на 2-м пленарном заседании Конференции и затем переданы в качестве документа A / CONF.89 / 3 / Rev.1	
A / CONF.89 / 3 / Rev.1	Правила процедуры	Текст идентичен тексту правил процедуры, принятых на 2-м пленарном заседании Конференции, за исключением некоторых изменений, принятых на 5-м пленарном заседании	xvi
A / CONF.89 / 4	Методы работы и процедуры Конференции: меморандум Генерального секретаря	В мимеографированной форме	
A / CONF.89 / 5	Текст проекта конвенции о морской перевозке грузов, принятого Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли		4
A / CONF.89 / 6 Add.1 и 2	Текст статей проекта конвенции о морской перевозке грузов, касающихся осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений, подготовленных Генеральным секретарем		12
A / CONF.89 / 7 Add.1	Замечания и предложения правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов и по проекту положений, касающихся осуществления, оговорок и других заключительных положений, подготовленных Генеральным секретарем		
A / CONF.89 / 8	Анализ замечаний и предложений правительств и международных организаций в отношении проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений, подготовленных Генеральным секретарем		29
A / CONF.89 / 9	Доклад Комитета по проверке полномочий		3
A / CONF.89 / 10	Доклад Первого комитета		69
A / CONF.89 / 11	Доклад Второго комитета		132
A / CONF.89 / 12 и Add.1 – 6	Проект положений Конвенции о морской перевозке грузов, одобренный Редакционным комитетом		143
A / CONF.89 / 13	Заключительный акт Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов		156
A / CONF.89 / 14	Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов: документы Конференции и краткие отчеты пленарных заседаний и заседаний главных комитетов	Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под №	
A / CONF.89 / L.1	Проект заключительного акта Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, представленный Генеральным секретарем	Принят с некоторыми изменениями на 9-м пленарном заседании и затем переиздан в качестве документа A / CONF.89 / 13	
A / CONF.89 / L.1 / Add.1	Австралия, Болгария, Бразилия, Гана, Египет, Индия, Мексика, Нидерланды, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик и Япония: проект резолюции	Принят без изменений и издан в качестве приложения III в документе A / CONF. 89 / 13	
A / CONF.89 / L.2	Бангладеш, Индия, Кения, Маврикий, Объединенная Республика Танзания, Пакистан, Сирийская Арабская Республика и Уганда: предложение новых статей		153
A / CONF.89 / L.3	Австралия и Венгрия: поправка к пункту 8 статьи 5		154
A / CONF.89 / L.4	Маврикий, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Союз Советских Социалистических Республик: поправка к статье 15		154

Документ	*Название*	*Замечания*	*Стр.*
A / CONF.89 / L.5	Малайзия и Сингапур: поправка к пункту 7 статьи 1		154
A / CONF.89 / L.6	Австралия, Гана, Германии, Федеративная Республика, Нигерия, Норвегия, Сингапур, Уганда и Швеция: поправка к пункту 4 статьи [Пересмотр пределов ответственности]		155
A / CONF.89 / L.7	Австралия, Болгария, Бразилия, Гана, Италия и Франция: предложение о включении в статью Y нового пункта		155
A / CONF.89 / L.8	Генеральный секретарь: проект преамбулы		155
A / CONF.89 / L.9	Австралия и Германии, Федеративная Республика: поправка к статье 32		155
A / CONF.89 / SR. 1 – 10	Краткие отчеты пленарных заседаний Конференции		169
	Документы Первого комитета		
A / CONF.89 / C.1 / L.1 – L.214	Предложения, поправки и замечания, представленные в Первом комитете	Предложения и поправки воспроизводятся в статье, содержащейся в документе A / CONF.89 / 10. Восемь документов, перечисленных ниже, включены в приложение к документу A / CONF.89 / 10 и содержат замечания и разъяснения, представленные Комитету, но не содержат предложений или поправок	
A / CONF.89 / C.1 / L.47	Соединенные Штаты Америки: примечание к статье 6 и альтернативному варианту статьи 6		122
A / CONF.89 / C.1 / L.109	Заявление г-на Стефана А. Силяра, наблюдателя от Международного валютного фонда, о расчетной единице в статье 6		123
A / CONF.89 / C.1 / L.131	Соединенные Штаты Америки: примечание к вопросу о влиянии инфляции на пределы ответственности, предусмотренные в Висбайских правилах		125
A / CONF.89 / C.1 / L.132	Основные вопросы в отношении статей 5 и 6, представленные на рассмотрение Первого комитета его Председателем		126
A / CONF.89 / C.1 / L.133	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии: записка в отношении статьи 5		127
A / CONF.89 / C.1 / L.134	Аргентина: другой основной вопрос в отношении статей 5 и 6, представленный на рассмотрение Первого комитета		128
A / CONF.89 / C.1 / L.139	Япония: записка, разъясняющая поправку к пункту 1 *a* статьи 15, содержащуюся в документе A / CONF.89 / C.1 / L.24		128
A / CONF.89 / C.1 / L.167 (только на английском)	Note by the IMCO Secretariat on the carriage of dangerous goods by sea		129
A / CONF.89 / C.1 / SR.1 – 37	Краткие отчеты заседаний Первого комитета		213
	Документы Второго комитета		
A / CONF.89 / C.2 / L.1 – L.27	Предложения и поправки, представленные во Втором комитете	Воспроизводятся в документе A / CONF.89 / 11 в соответствии со статьей, к которой они относятся	
A / CONF.89 / C.2 / SR.1 – 11	Краткие отчеты заседаний Второго комитета		428
	Документы Комитета по проверке полномочий		
A / CONF.89 / CR. C / L.1	Предварительная повестка дня	В мимеографированной форме	
	Документы Редакционного комитета		
A / CONF.89 / DC / L.1	Предварительная повестка дня	То же	
A / CONF.89 / DC / L.2 и Add.1 – 17	Записки Секретариата, переданные Редакционному комитету, в отношении решений Первого комитета	То же	
A / CONF.89 / DC / L.3 и Add.1 и 2	Записки Секретариата, переданные Редакционному комитету, в отношении решений Первого комитета	То же	
	Разные документы		
A / CONF.89 / MISC.1 и 2	Список делегаций	То же	

Часть 1

ДОКУМЕНТЫ КОНФЕРЕНЦИИ

ПРЕДЛОЖЕНИЯ, ДОКЛАДЫ И ДРУГИЕ ДОКУМЕНТЫ

A. ДОКЛАД КОМИТЕТА ПО ПРОВЕРКЕ ПОЛНОМОЧИЙ

Документ A/CONF.89/9

[Подлинный текст на английском языке]
[25 марта 1978 года]

1. На своем 5-м пленарном заседании 10 марта 1978 года Конференция согласно правилу 4 своих правил процедуры учредила Комитет по проверке полномочий в составе следующих государств: Бангладеш, Канады, Мадагаскара, Малайзии, Нигерии, Сирийской Арабской Республики, Соединенных Штатов Америки, Чехословакии и Эквадора.

2. Комитет по проверке полномочий провел одно заседание 24 марта 1978 года. Г-жа Хелилиа Хаджи Юсоф (Малайзия) была единогласно избрана Председателем.

3. Комитет отметил на основании меморандума, представленного ему представителем Генерального секретаря на Конференции, что по состоянию на 24 марта 1978 года:

a) 76 государств участвуют в работе Конференции, и одно государство направило наблюдателя;

b) полномочия, выданные главой государства или правительства или министром иностранных дел, были представлены, как предусмотрено в правиле 3 правил процедуры Конференции, 62 государствами-участниками;

c) полномочия представителей четырех государств были направлены Исполнительному секретарю Конференции в форме телеграмм от их соответствующих министров иностранных дел;

d) представители шести государств были назначены в письмах или вербальных нотах от их соответствующих постоянных представителей или постоянных представительств в Нью-Йорке или от их посольств в Бонне или консульств в Гамбурге;

e) представитель одного государства был назначен министерством, не являющимся министерством иностранных дел;

f) в отношении трех государств, участвующих в работе Конференции, не было получено никаких сообщений, касающихся назначения их представителей, однако Исполнительного секретаря Конференции известили о том, что соответствующие полномочия для этих представителей были отправлены.

4 Ссылаясь на правило 3 правил процедуры, один из представителей подчеркнул, что полномочия должны представляться на Конференции как можно скорее. В ответ на вопрос другого представителя в отношении сообщения, упомянутого в подпункте *e* пункта 3, выше, представитель Генерального секретаря заявил, что, хотя обычно строго применяется правило 3, были случаи, когда полномочия, выданные другим министерством, в компетенции которого находился вопрос, обсуждаемый Конференцией, принимались в предварительном порядке.

5 Комитет отметил, что полномочия, выданные правительствами девятнадцати государств, включают надлежащие полномочия на подписание любой конвенции, которая может быть принята Конференцией. Комитет счел целесообразным обратить внимание Конференции на тот факт, что, хотя для подписания заключительного акта Конференции не требуется каких-либо специальных полномочий, те представители, которые намереваются подписать Конвенцию при закрытии Конференции, должны располагать соответствующими полномочиями для этой цели.

6. По предложению Председателя Комитет решил принять полномочия 62 государств, упомянутые выше в пункте 3*b*. Комитет также решил, что с учетом прошлой практики и ввиду приближения окончания Конференции сообщения, упомянутые выше в пунктах 3 *c*, *d* и *e*, должны быть приняты в предварительном порядке до получения официальных полномочий соответствующих представителей. Комитет отметил, что в этих последних случаях были представлены заверения относительно того, что надлежащие полномочия будут переданы как можно скорее. Кроме того, что касается представителей, упомянутых выше в пункте 3*f*, Комитет решил, что они должны иметь право временно участвовать в работе Конференции в соответствии с правилом 5 правил процедуры, исходя из того, что их полномочия уже были отправлены. Комитет также уполномочил своего Председателя сделать непосредственное сообщение Конференции в том случае, если будут получены дальнейшие полномочия в период между заседанием Комитета по проверке полномочий и рассмотрением доклада Комитета на пленарном заседании.

7. По предложению Председателя Комитет решил представить настоящий доклад по утверждению Конференции.

B. ТЕКСТ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ, ПРИНЯТОГО КОМИССИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Документ A/CONF.89/5

[Этот текст был опубликован в докладе Комиссии о работе ее девятой сессии*]

[Подлинный текст на английском языке]
[19 августа 1977 года]

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения . . . 4
Статья 2. Сфера применения . . . 5
Статья 3. Толкование Конвенции . . . 5

ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 4. Период ответственности . . . 5
Статья 5. Основания ответственности . . . 5
Статья 6. Пределы ответственности . . . 6
Альтернативный текст статьи 6. Пределы ответственности 6
Статья 7. Применение в отношении недоговорных исков 6
Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности 7
Статья 9. Палубный груз . . . 7
Статья 10. Ответственность перевозчика и фактического перевозчика . . . 7
Статья 11. Сквозная перевозка . . . 8

ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья 12. Общее правило . . . 8
Статья 13. Особые правила об опасном грузе . . . 8

Стр.

ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 14. Выдача коносамента . . . 8
Статья 15. Содержание коносамента . . . 8
Статья 16. Коносаменты, оговорки и доказательственная сила . . . 9
Статья 17. Гарантии грузоотправителя . . . 9
Статья 18. Другие документы, помимо коносамента . . . 10

ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке . . . 10
Статья 20. Исковая давность . . . 10
Статья 21. Юрисдикция . . . 10
Статья 22. Арбитражное разбирательство . . . 11

ЧАСТЬ VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 23. Договорные условия . . . 11
Статья 24. Общая авария . . . 12
Статья 25. Другие конвенции . . . 12

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

В настоящей Конвенции,

1. «Перевозчик» означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор морской перевозки грузов.

2. «Фактический перевозчик» означает любое лицо, которому перевозчик поручил перевозку груза или часть перевозки, и любое другое лицо, которому была поручена такая перевозка.

3. «Грузополучатель» означает лицо, уполномоченное принять груз.

4. «Груз» включает живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном средстве транспортировки или когда они упакованы, «груз» включает это средство транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

5. «Договор перевозки» означает договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти морем груз из одного порта в другой.

6. «Коносамент» означает документ, подтверждающий договор перевозки и принятие или погрузку груза перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов предъявителю этого документа. Положение в данном документе о том, что грузы должны быть доставлены по приказу указанного лица, или приказу, или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

---

* См. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать первая сессия, Дополнение № 17*, глава IV, раздел C.

7. «Письменной форме» включает, наряду с прочим, телеграмму или телекс.

Статья 2. Сфера применения

1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам перевозки между портами, находящимися в двух различных государствах, если:

a) порт погрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или

b) порт разгрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или

c) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре перевозки, является фактическим портом разгрузки, и такой порт находится в одном из договаривающихся государств, или

d) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, выдан в одном из договаривающихся государств, или

e) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, предусматривает, что условия договора должны определяться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, в котором осуществляются эти положения.

2. Положения настоящей Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

3. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартер-партиям. Однако, если коносамент выписывается во исполнение чартер-партии, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.

4. Если договор предусматривает будущую перевозку груза несколькими партиями в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции применяются к каждой партии. Однако, когда перевозка партии осуществляется в соответствии с чартер-партией, применяются положения пункта 3 настоящей статьи.

Статья 3. Толкование Конвенции

При толковании и применении положений настоящей Конвенции следует учитывать ее международный характер и необходимость установления единообразия.

ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 4. Период ответственности

1. Ответственность перевозчика за груз в соответствии с настоящей Конвенцией охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия им груза до момента сдачи им груза:

a) путем его передачи грузополучателю; или

b) в случаях, когда грузополучатель не получает груза от перевозчика, путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемым в порту разгрузки; или

c) путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которым в силу закона или правил, действующих в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя, кроме перевозчика или грузополучателя, означает служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя.

Статья 5. Основание ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за убытки, связанные с потерями или повреждениями груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза, если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка имеет место, если груз не доставлен в порт разгрузки, предусматриваемый в договоре перевозки, в пределах определенного согласованного срока или, при отсутствии такого согласованного срока, в срок, который, с учетом обстоятельств данного случая, является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком.

3. Лицо, имеющее право предъявить иск об утрате груза, может считать груз утерянным, когда он не был доставлен в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах шестидесяти дней по истечении срока доставки в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

4. В случае пожара перевозчик несет ответственность при условии, что истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

5. В отношении животных перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специ-

альные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что в этих обстоятельствах потери, повреждения или задержка в доставке могут быть отнесены на счет таких рисков, предполагается, что потери, повреждения или задержка в доставке были вызваны именно этими обстоятельствами, если нет доказательств того, что целиком или отчасти потери, повреждения или задержка в доставке явились результатом ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности, за исключением общей аварии, в тех случаях, когда потери, повреждения или задержка в доставке груза возникли в результате мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море.

7. В тех случаях, когда при наличии ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов имеется другая причина, которая может привести к потерям, повреждениям или задержке в доставке груза, перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой потери, повреждения или задержка в доставке груза вызваны такой ошибкой или небрежностью, при условии, что перевозчик докажет размер потерь, повреждений или задержки в доставке груза, возникших не по его вине.

Статья 6. Пределы ответственности

1. *a)* Ответственность перевозчика за потерю или повреждения груза согласно положениям статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) расчетных единиц за грузовое место или другую единицу отгрузки или (...) расчетных единиц за 1 килограмм веса брутто потерянного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

b) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза согласно положениям статьи 5 не превышает [...][1] суммы фрахта [подлежащей плате за груз, доставленный с задержкой] [подлежащей уплате в соответствии с договором перевозки].

c) Общая сумма ответственности перевозчика согласно подпунктам *a* и *b* настоящего пункта ни в коем случае не превышает предела, установленного согласно подпункту *a* настоящего пункта для полной потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

2. Для исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи применяются следующие правила:

a) Если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, грузовые места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как грузовые места или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями, грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

b) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само средство транспортировки, это средство транспортировки, если оно не является собственностью перевозчика или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

3. Расчетная единица означает ...[2].

4. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие пределы, предусмотренные в пункте 1.

Альтернативный текст статьи 6: Пределы ответственности[3]

1. Ответственность перевозчика согласно положениям статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) расчетных единиц за 1 килограмм веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза.

2. Расчетная единица означает...[4].

3. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем может быть установлен предел ответственности, превышающий предел, предусмотренный в пункте 1.

Статья 7. Применение в отношении недоговорных исков

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются в любом иске к перевозчику в отношении потерь, повреждений или задержки в доставке груза, на который распространяется договор перевозки, независимо от того, на чем основан этот иск — на договоре, на деликте или на чем-либо другом.

2. Если иск возбуждается против служащего или агента перевозчика, такой служащий или агент, доказавший, что он действовал в пределах служебных обязанностей, имеет право прибегнуть к возражениям ответчика и воспользоваться пределами ответственности, на которые перевозчик может ссылаться согласно настоящей Конвенции.

3. Общая сумма, причитающаяся к получению с перевозчика и любых лиц, упомянутых в пункте 2

[1] Вопрос о том, должен ли предел ответственности равняться сумме фрахта или сумме, кратной сумме фрахта, должен быть решен на конференции полномочных представителей, которая рассмотрит настоящий проект конвенции.

[2] Расчетная единица будет определена на конференции полномочных представителей, которая рассмотрит проект конвенции.

[3] Если ответственность за задержку в доставке будет ограничена в соответствии с настоящим альтернативным текстом специальным пределом ответственности, пункт 1 настоящего альтернативного текста может быть дополнен пунктом 1*b* и 1*c* основного текста статьи 6, изложенного выше. Если это будет сделано, то потребуется внести редакционные изменения в пункт 1 альтернативного текста.

[4] Расчетная единица будет определена на конференции полномочных представителей, которая рассмотрит проект конвенции

настоящей статьи, не превышает пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что потери, повреждения или задержка в доставке произошли в результате акта или оплошности, совершенных с намерением причинить такие потери, повреждения или задержку, или в результате безответственности и с пониманием того, что такие потери, повреждения или задержка, вероятно, возникли бы, что явилось актом или упущением:

a) самого перевозчика, или

b) служащего перевозчика, помимо капитана и членов команды, при осуществлении им в рамках своих служебных обязанностей руководящих функций в отношении той части перевозки, во время которой был совершен такой акт или допущено упущение, или

c) служащего перевозчика, включая капитана или любого члена команды, при обработке груза или обращении с ним в пределах его служебных обязанностей.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент перевозчика не имеют права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что потери, повреждения или задержка в доставке произошли в результате акта или оплошности такого служащего или агента, совершенных с намерением причинить такие потери, повреждения или задержку, или в результате безответственности и с пониманием того, что такие потери, повреждения или задержка, вероятно, возникли бы.

Статья 9. Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычной практике перевозки данных грузов, либо требуется статутными нормами или положениями.

2. Если перевозчик и грузоотправитель согласились в том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик включает в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, указание по этому поводу. При отсутствии подобного указания перевозчик обязан доказать, что соглашение о перевозке груза на палубе было достигнуто; однако перевозчик не имеет права ссылаться на подобное соглашение в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозится на палубе вопреки положениям пункта 1 настоящей статьи или когда перевозчик не может в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик, несмотря на положения пункта 1 статьи 5, несет ответственность за потери или повреждения груза, а также за задержку в доставке, вызванную исключительно перевозкой груза на палубе, и степень его ответственности определяется в соответствии с положениями статьи 6 или 8 в зависимости от обстоятельств.

4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюмах рассматривается как акт или оплошность перевозчика и подпадает под действие статьи 8.

Статья 10. Ответственность перевозчика и фактического перевозчика

1. В тех случаях, когда перевозка груза или часть его поручена фактическому перевозчику, независимо от того, осуществляется ли это в соответствии со свободой действий по договору перевозки или нет, перевозчик тем не менее по-прежнему несет ответственность за перевозку груза в целом в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Перевозчик в отношении перевозки груза, осуществляемой фактическим перевозчиком, несет ответственность за акты или оплошности фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах их служебных обязанностей.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями настоящей Конвенции за выполненную им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8 применимы в случае, если иск возбуждается против служащего или агента фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик берет на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией или любым документом об отказе от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, затрагивает фактического перевозчика только в том случае, если оно четко с ним согласовано и оформлено в письменной форме. Независимо от согласия фактического перевозчика, перевозчик тем не менее остается связанным обязательствами или документами об отказе, вытекающими из такого специального соглашения.

4. В тех случаях и в той мере, в которых перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является совместной и раздельной.

5. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не превышает пределов, предусмотренных настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не ущемляет какого-либо права обратного иска перевозчика и фактического перевозчика.

Статья 11. Сквозная перевозка

1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, по которым в договоре перевозки четко предусматривается, что определенная часть перевозки, предусмотренной в договоре, осуществляется названным лицом, помимо перевозчика, в договоре может также предусматриваться, что перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Время доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке явились следствием подобных обстоятельств, возлагается на перевозчика.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10 за потерю, повреждения или задержку в доставке, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в его ведении.

ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья 12. Общее правило

Грузоотправитель не несет ответственности за потерю, понесенную перевозчиком или фактическим перевозчиком, или ущерб, понесенный судном, если такая потеря или такой ущерб не были результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такую потерю или ущерб, если эта потеря или ущерб не были результатом ошибки или небрежности.

Статья 13. Особые правила об опасном грузе

1. Грузоотправитель маркирует или обозначает удобным образом опасный груз как опасный.

2. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель информирует его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не делает этого, а такой перевозчик или фактический перевозчик иным образом не знает о его опасном характере:

a) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за все убытки, возникшие в результате перевозки такого груза, и

b) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без выплаты компенсации.

3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время перевозки оно взяло груз под свою ответственность, зная о его опасном характере.

4. Если в случаях, когда положения подпункта *b* пункта 2 настоящей статьи неприменимы и не могут быть использованы, опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без выплаты компенсации, за исключением тех случаев, когда предусмотрено обязательство в отношении участия в покрытии общих убытков от аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 5.

ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 14. Выдача коносамента

1. Когда груз поступает под ответственность перевозчика или фактического перевозчика, перевозчик по требованию грузоотправителя выдает грузоотправителю коносамент.

2. Коносамент может быть подписан лицом, располагающим полномочиями, предоставленными перевозчиком. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика.

3. Подпись на коносаменте может быть поставлена от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символа или с помощью любых механических или электрических средств, если это допускается законами страны, в которой выдается коносамент.

Статья 15. Содержание коносамента

1. В коносаменте, в частности, должны быть указаны следующие данные:

a) общий характер груза; основные марки, необходимые для идентификации груза; число мест или предметов и вес груза или его количество, выраженные иным образом; все эти данные указываются так, как они даны грузоотправителем;

b) внешнее состояние груза;

c) наименование и основное предприятие перевозчика;

d) наименование грузоотправителя;

e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

f) порт погрузки согласно договору перевозки и дата принятия груза перевозчиком в порту погрузки;

g) порт погрузки по договору перевозки;

h) число оригиналов коносамента, если их больше одного;

i) место выдачи коносамента;

j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;

k) фрахт в размере, уплачиваемом грузополучателем, или другое указание на то, что фрахт оплачивается им;

l) заявление, упомянутое в пункте 3 статьи 23; и

m) заявление, если оно применимо, о том, что грузы перевозятся или могут перевозиться на палубе.

2. После того как груз погружен на борт, перевозчик, если того потребует грузоотправитель, выдает грузоотправителю «бортовой» коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, указывается, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или другой товараспорядительный документ, касающийся любого из таких грузов, то, по просьбе перевозчика, грузоотправитель возвращает такой документ в обмен на «бортовой» коносамент. Перевозчик может внести исправления в любой ранее выданный документ, с тем чтобы удовлетворить требование грузоотправителя в отношении «бортового» коносамента, если после исправления в такой документ будут включены все данные, которые должны содержаться в «бортовом» коносаменте.

3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на юридический характер документа как коносамента, при условии, что он тем не менее удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте 6 статьи 1.

Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса груза или его количества, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погруженному грузу, или если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или другое такое лицо включает в коносамент условие, оговаривающее эти неточности, основания для сомнений или отсутствие разумной возможности проверки.

2. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не отражает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

3. За исключением данных, в отношении которых и в рамках которых была внесена оговорка, предусмотренная в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи:

a) коносамент является доказательством prima facie приемки, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

b) доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полностью полагается на содержащееся в нем описание груза.

4. Коносамент, в котором не указан фрахт, как предусмотрено в подпункте *k* пункта 1 статьи 15, или не имеется иного указания на то, что фрахт подлежит оплате грузополучателем, или не указан простой в порту погрузки, оплачиваемый грузополучателем, является доказательством prima facie того, что фрахт или такой простой не оплачивается грузополучателем. Однако доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полагается на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

Статья 17. Гарантии грузоотправителя[5]

1. Считается, что грузоотправитель гарантировал точность представленных им перевозчику для включения в коносамент данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества. Грузоотправитель обязан возместить перевозчику все убытки, явившиеся результатом неточного указания этих данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом,

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, согласно которому грузоотправитель берет на себя обязательство по возмещению перевозчику всех убытков в силу коносамента, выданного перевозчиком, либо лицом, действующим от его имени, без оговорок относительно данных, представленным грузоотправителем для включения в коносамент, и внешнего состояния груза, должно считаться недействительным и не имеющим силы в отношении какой-либо третьей стороны, включая любого грузополучателя, которому был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение должно считаться действительным также в отношении грузоотправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, опуская оговорку, о которой говорится в пункте 2 настоящей статьи, не намеревается обмануть третью сторону, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание груза, содержащегося в коносаменте. Если в последнем случае опущенная оговорка касается конкретных данных, предоставляемых грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя возмещения убытков в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

---

[5] Ряд делегаций высказали мнение о том, что статья 17 должна состоять из пункта 1 и что пункты 2, 3 и 4 должны быть сняты.

4. В случае преднамеренного обмана, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предоставляемым настоящей Конвенцией за любые убытки, понесенные третьей стороной, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в выданном коносаменте.

Статья 18. Другие документы, помимо коносамента

Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки, такой документ является доказательством prima facie приемки перевозчиком груза, описанного в нем.

ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке

1. Если уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством prima facie доставки перевозчиком груза в соответствии с описанием в перевозочном документе или, если такой документ не выдан, в хорошем состоянии.

2. Если потери или повреждения являются скрытыми, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не было представлено в течение 15 дней, следующих за днем передачи груза грузополучателю.

3. Если состояние груза во время его передачи было предметом совместного осмотра или инспекции сторон, уведомление в письменной форме о потерях или повреждениях, установленных во время такого осмотра или инспекции, не представляется.

4. В случае каких-либо фактических или ожидаемых потерь или повреждений перевозчик и грузополучатель представляют друг другу все необходимые средства для инспекции и учета груза.

5. За задержку доставки не выплачивается никакой компенсации, если только уведомление в письменной форме не было направлено перевозчику в течение 21 дня после дня передачи груза грузополучателю.

6. Если груз был доставлен фактическим перевозчиком, любое уведомление, согласно настоящей статье, представленное фактическому перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было представлено перевозчику, и любое уведомление, представленное перевозчику, также имеет силу, как если бы оно было представлено такому фактическому перевозчику.

Статья 20. Исковая давность

1. Любой иск в связи с перевозкой по настоящей Конвенции имеет временный предел, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение периода в два года.

2. Исчисление срока исковой давности начинается в день, когда перевозчик доставил груз или часть груза или, в случаях, если груз не был доставлен, в последний день, когда груз должен быть доставлен.

3. День, когда начинается исчисление срока давности, не включается в этот срок.

4. Лицо, против которого возбуждается иск, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления истцу. Это заявление может быть возобновлено.

5. Иск о возмещении ущерба, предъявляемый должнику, может быть подан даже по истечении срока давности, как это предусматривается в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение времени, определенного законом государства, в котором было начато судебное разбирательство. Однако определенное время должно быть не менее девяноста дней, начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела.

Статья 21. Юрисдикция

1. При судебной тяжбе, связанной с перевозкой груза согласно настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который в соответствии с законом государства*, в котором данный суд находится, обладает соответствующей компетенцией и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест или портов:

a) основное предприятие или, при отсутствии такового, обычное местопребывание ответчика; или

b) место заключения договора при условии, что ответчик располагает на этой территории предприятием, отделением или агентством, через посредство которого был заключен договор; или

c) порт погрузки или порт разгрузки; или

d) любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре перевозки.

2. *a*) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же владельца может оказаться законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства. Однако в таком случае по ходатайству ответчика истец должен перенести

* Значительное число делегаций выступают за добавление перед словом «государства» слово «договаривающегося».

иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого иска; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу истца по этому иску;

b) все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом в месте ареста.

3. Никакого судебного производства, возникающего из договора перевозки, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 или 2 настоящей статьи. Положения этого пункта не препятствуют осуществлению юрисдикции договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. *a)* В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктом 1 или 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не может быть возбужден, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором иск был предъявлен первым, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое судопроизводство;

b) для целей настоящей статьи возбуждение мер по приведению в исполнение судебного решения не рассматривается как предъявление нового иска;

c) для цели настоящей статьи передача иска в другой суд в пределах той же страны не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки, и в котором определяется место возможного предъявления иска истцом.

Статья 22. Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения положений настоящей статьи стороны могут предусмотреть, по договоренности между собой, подтвержденной в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с перевозкой груза согласно настоящей Конвенции, будет передан на арбитраж.

2. Когда в чартер-партии содержится положение о том, что споры, возникающие по ней, будут переданы на арбитраж, и в коносаменте, выписанном во исполнение чартер-партии, не содержится особого примечания, предусматривающего, что такое положение является обязательным для держателя коносамента, перевозчик не может использовать указанное положение против держателя, добросовестно принявшего коносамент.

3. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из следующих мест:

a) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:

i) основное предприятие ответчика или, при отсутствии такового, обычно местожительство ответчика; или

ii) место, в котором был заключен договор, при условии, что ответчик имеет там предприятие, отделение или контору, через которые был заключен договор; или

iii) порт погрузки или порт разгрузки; или

b) любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или договоре.

4. Арбитраж или арбитражный суд применяют правила настоящей Конвенции.

5. Положения пунктов 3 и 4 настоящей статьи считаются как входящие в состав любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, которое не соответствует этой статье, не имеет юридической силы.

6. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после предъявления иска, возникшего из договора перевозки.

ЧАСТЬ VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 23. Договорные условия

1. Любое условие в договоре перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор перевозки, не имеет юридической силы в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влияет на действительность других положений договора или документа, частью которого является это условие. Оговорка, дающая перевозчику право на страховое возмещение в отношении груза, или любая аналогичная оговорка не имеет юридической силы.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда выписывается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор перевозки, он должен включать заявление о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, предъявляющее права на груз, потерпело убытки в связи с условием, которое юридически не действительно в силу настоящей статьи или в результате отсутствия упомянутого в пункте 3 настоящей статьи заявления, перевозчик выплачивает компенсацию в требуемых

размерах, с тем чтобы полностью возместить истцу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке. Перевозчик выплачивает, кроме того, компенсацию за издержки, понесенные истцом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом государства, в котором начинается судебное разбирательство.

Статья 24. Общая авария

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального права, касающихся распределения расходов по общей аварии.

2. За исключением статьи 20, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за потерю или повреждения груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться сделать взнос по общей аварии, и определяют обязанность перевозчика возместить грузополучателю любой сделанный им такой взнос.

Статья 25. Другие конвенции

1. Настоящая Конвенция не влияет на права и обязанности перевозчика, фактического перевозчика и их служащих или агентов, предусмотренные в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов.

2. В соответствии с положениями настоящей Конвенции ответственность не возникает за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб;

а) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих сторон в сфере ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или

б) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская и Венская конвенции.

3. В соответствии с положениями настоящей Конвенции перевозчик не несет ответственности за любые потери, повреждения или задержку в доставке багажа, за которые он отвечает согласно любой международной конвенции или национальному законодательству, касающимся морской перевозки пассажиров и их багажа.

C. ТЕКСТ СТАТЕЙ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ, КАСАЮЩИХСЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНВЕНЦИИ, ОГОВОРОК И ДРУГИХ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ, ПОДГОТОВЛЕННЫХ ГЕНЕРАЛЬНЫМ СЕКРЕТАРЕМ

Документы A/CONF. 89/6 и Add. 1 и 2

ДОКУМЕНТ A/CONF.89/6

[Подлинный текст на английском языке]
[22 августа 1977 года]

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	13
ПРОЕКТ СТАТЕЙ	
Статья [ ]. Депозитарий	13
Статья [ ]. Выполнение Конвенции	13
Статья [ ]. Дата применения	14
Статья [ ]. Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение	14
Статья [ ]. Оговорки	14
Статья [ ]. Вступление в силу	15
Статья [ ]. Внутренние перевозки	17
Статья [ ]. Смешанные перевозки	17
Статья [ ]. Денонсация	18

ВВЕДЕНИЕ

1. На десятой сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли Генеральный секретарь представил Комиссии проект статей, касающихся выяснения Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов[1]. Эти проекты статей были обсуждены Комиссией совместно с проектом конвенции о морской перевозке грузов, подготовленным Рабочей группой Комиссии по международному законодательству в области морских перевозок. Отчет о ходе обсуждения в Комиссии содержится в докладе Комиссии о работе ее девятой сессии[2]. После этого обсуждения Комиссия не приняла каких-либо статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений, однако она просила Генерального секретаря подготовить новый проект статей, основанный на проекте статей, представленном Комиссии, и включающий замечания, сделанные в ходе обсуждения в Комиссии, а также распространить этот проект статей вместе с проектом конвенции о морской перевозке грузов, принятым Комиссией, среди правительств и заинтересованных международных организаций с целью представления ими замечаний и предложений[3]. Положения, содержащиеся в настоящем документе, были подготовлены в ответ на эту просьбу.

2. Доклад Комиссии о работе ее девятой сессии был рассмотрен Генеральной Ассамблеей на ее тридцать первой сессии; на этой сессии Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 31/100 от 15 декабря 1976 года, озаглавленную «Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов». Постановив созвать Конференцию Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, Ассамблея в пункте 3 этой резолюции передала на рассмотрение Конференции текст проекта конвенции о морской перевозке грузов, одобренный Комиссией, вместе с проектами статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений, которые будут подготовлены Генеральным секретарем. В соответствии с пунктом 4 этой резолюции Генеральный секретарь в вербальной ноте от 26 января 1977 года и в письме от 16 февраля 1977 года распространил проект конвенции вместе с проектами статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений, среди правительств и заинтересованных международных организаций с целью получения их замечаний и предложений.

3. В связи с проектом статей, изложенным в настоящем документе, можно отметить, что некоторые альтернативы проекта статьи «Вступление в силу» ставят вступление Конвенции в силу в зависимость от тоннажа торгового флота Договаривающегося государства. Этот тоннаж определяется путем ссылки на некоторые статистические таблицы, содержащиеся в Регистре судов Ллойда. Секретариат сносился с Регистром судов Ллойда по вопросу о методе составления этих таблиц, их формате и дате опубликования Регистром, и получил следующую информацию:

a) статистические таблицы основываются главным образом на данных, занесенных в регистре судов и дополненных любыми опубликованными данными относительно небольших судов. Эти данные вводятся в вычислительную машину и ежедневно обновляются. Они собираются из всех надежных источников, включая правительственные органы, судовладельцев и судостроителей. Затем эти данные подвергаются изучению и оценке, с тем чтобы обеспечить их достоверность.

b) В регистре судов Ллойда не обусловлено, что категории торговых судов, содержащиеся в настоящее время в таблице 2, останутся теми же и в будущих выпусках этих таблиц, поскольку техническое развитие в области судостроения может вызвать определенные изменения. Однако в настоящее время не предвидится каких-либо раликальных изменений в этих категориях.

c) Регистр публикуется ежегодно в октябре и ноябре месяце каждого года. Данные, содержащиеся в любом выпуске, даны по состоянию на 1 июля года опубликования.

Соответствующие выдержки из статистических таблиц, содержащихся в Регистре судов Ллойда 1977 года, будут представлены Конференции в качестве документа A/CONF.89/6/Add.1.

4. Также можно отметить, что альтернатива D, содержащаяся в проекте статьи «Вступление в силу», ставит вступление Конвенции в силу в зависимость от объема морских грузов, имеющих отношение к государствам, присоединившимся к настоящей конвенции. Этот объем исчисляется с помощью статистических таблиц, содержащихся в сборнике "Statistical Yearbook" Организации Объединенных Наций. Соответствующие выдержки из статистических таблиц, содержащихся в сборнике "Statistical Yearbook" 1976 года, будут представлены Конференцией в качестве документа A/CONF.89/6/Add.2.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

Статья [ ]. Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

[Статья [ ]. Выполнение Конвенции][4]

[1. Если Договаривающееся государство имеет две или более территориальные единицы, в кото-

[1] A/CN.9/115 и Add.1.

[2] См. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать первая сессия, Дополнение № 17*, приложение I.

[3] *Там же, Дополнение № 17*, пункт 44.

[4] Настоящая статья сформулирована по образцу статьи 31 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, Нью-Йорк, 1974 год [см. *Официальные отчеты Кон-*

рых [в соответствии с его конституцией][5] применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации [принятия, утверждения][6] или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них, и может изменить свое заявление путем представления другого заявления в любое время.

2. Заявления, сделанные во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации [принятии или утверждении].

3. Заявления, сделанные в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, и подтверждение заявлений, сделанное в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, излагаются в письменном виде и официальное уведомление о них направляется депозитарию.

4. В заявлениях прямо указываются те территориальные единицы, к которым применяется настоящая Конвенция.

5. Заявления, сделанные в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, вступают в силу одновременно с вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства, за исключением заявлений, официальное уведомление о которых депозитарий получил лишь после такого вступления в силу. Такие заявления вступают в силу в день получения депозитарием официального уведомления о них. Если в официальном уведомлении о таких заявлениях указано, что они вступают в силу в день, указанный в таком уведомлении, и этот день приходится на более поздний срок, чем день получения такого официального уведомления депозитарием, то эти заявления вступают в силу в день, приходящийся на более поздний срок.

6. Если Договаривающееся государство, указанное в пункте 1 настоящей статьи, не сделает заявления в момент подписания, ратификации [принятия, утверждения] или присоединения, Конвенция будет действовать во всех территориальных единицах этого государства].

Статья [ ]. Дата применения

Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, заключенным в день ее вступления в силу в отношении этого государства или позднее.

Статья [ ]. Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами до ...[7] в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации [принятию или утверждению] подписавшими ее государствами.

3. После ...[7] настоящая Конвенция открыта для присоединения всеми не подписавшими ее государствами.

4. Ратификационные грамоты, документы о [принятии, утверждении] и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья [ ]. Оговорки

1. Любое государство может во время подписания, ратификации [принятия, утверждения] или присоединения сделать одну или более из следующих оговорок:

a) ...

b) ...

2. К настоящей Конвенции не может быть сделано иных оговорок, кроме тех, которые содержатся в пункте 1 настоящей статьи.

3. Оговорки, сделанные во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации [принятии или утверждении].

4. Оговорки, сделанные в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, и подтверждение оговорок, сделанное в соответствии с пунктом 3 этой статьи, излагаются в письменном виде и официальное уведомление о них направляется депозитарию.

5. Любое государство, сделавшее оговорку к настоящей Конвенции, может снять ее в любое время путем официального письменного уведомления де-

---

ференции Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности в международной купле-продаже товаров (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.74.V.8), стр. 123, документ A/CONF.63/15]. В ходе обсуждения на девятой сессии Комиссии представленного ей проекта статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений (A/CN.9/115 и Add.1), представитель одного федеративного государства выразил мнение о том, что в такого рода статье нет необходимости, а представитель другого федеративного государства заявил, что подобная статья создаст трудности с точки зрения конституции его страны. Поэтому вся статья заключена в квадратные скобки, с тем чтобы показать, что ее полезность вызывает сомнения.

[5] Настоящий пункт 1 сформулирован по образцу пункта 1 статьи 31 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, и слова «в соответствии с его конституцией» содержатся в тексте последнего пункта. Однако эти слова могут оказаться ненужными для целей настоящего проекта конвенции, и соответственно они заключены в квадратные скобки.

[6] В приведенном ниже проекте статьи, определяющей метод, с помощью которого должно выражаться согласие государства на обязательность для него настоящей Конвенции (то есть «Статья [ ]. Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение»), вопрос о желательности включения принятия и утверждения в качестве санкционированных методов выражения согласия остается открытым. Соответственно в этом проекте статьи и во всех других проектах статей слова «принятие» и «утверждение», следующие за словом «ратификация», взяты в квадратные скобки.

[7] Будет включен один и тот же срок.

позитария. Снятие оговорки вступает в силу в день получения депозитарием этого официального уведомления. Если в уведомлении указано, что снятие оговорки вступает в силу в день, указанный в таком уведомлении, и этот день приходится на более поздний срок, чем день получения такого уведомления депозитарием, то снятие оговорки вступает в силу в день, приходящийся на более поздний срок.

Статья [ ]. Вступление в силу

Альтернатива A

1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты сдачи на хранение...[8] ратификационной грамоты или документа о [принятии, утверждении] или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающейся стороной настоящей Конвенции, после даты сдачи на хранение...[9] ратификационной грамоты или документа о [принятии, утверждении] или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

Альтернатива B

1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты, по состоянию на которую не менее ...государств, общий тоннаж торгового флота которых составляет не менее ... процентов брутто-регистровых тонн мирового торгового флота, стали ее Договаривающимися государствами в соответствии со статьей [ ][10].

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи общий тоннаж флота Договаривающегося государства и брутто-регистровый тоннаж мирового торгового флота определяются по данным, содержащимся [в Регистре судов Ллойда, статистические таблицы за 197_ год, таблица 1, в отношении мирового торгового флота[11] [в выпуске Регистра судов Ллойда, статистические таблицы, таблица 1, в отношении мирового торгового флота, опубликованном непосредственно до наступления дня, когда самое последнее Договаривающееся государство, засчитываемое для целей пункта 1 настоящей статьи, становится Договаривающейся стороной][12].

3. В отношении каждого государства, которое становится Договаривающейся стороной настоящей Конвенции в течение одного года, указанного в пункте 1 настоящей статьи, или после его истечения, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени данного государства.

Альтернатива C

1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты, по состоянию на которую не менее ... государств, включая ... государств, общий тоннаж торгового флота которых составляет не менее ... брутто-регистровых тонн, стали ее

---

[8] Будет включено соответствующее порядковое числительное.

[9] Будет включено то же порядковое числительное, что и в пункте 1.

[10] Этот пункт сформулирован на основе подхода, принятого в статье 17 Международной конвенции по обмеру судов, подписанной в Лондоне в 1969 году, и в статье 49 Конвенции о кодексе поведения линейных конференций, подписанной в Женеве в 1974 году.

[11] Это положение сформулировано на основе подхода, принятого в статье 49 Конвенции о кодексе поведения линейных конференций, подписанной в Женеве в 1974 году. В статье 49 (1) говорится следующее:

«1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с даты, на которую не менее 24 государств, общий тоннаж флота которых составляет по меньшей мере 25 процентов мирового тоннажа, стали ее Договаривающимися сторонами в соответствии со статьей 48. Для целей настоящей статьи учитывается тоннаж, указанный в Регистре судов Ллойда — статистические таблицы за 1973 год, таблица 2 "World Fleets — Analysis by principal types", в отношении судов для перевозки генеральных грузов (включая грузо-пассажирские суда) и контейнеровозов (полностью ячеистых), исключая резервный флот Соединенных Штатов Америки и американский и канадский флот на Великих озерах».

Можно отметить, что статистические данные относительно тоннажа, взятые из Регистра судов Ллойда, статистические таблицы за 1973 год, таблица 2 "World Fleets — analysis by principal types", наряду с объяснительной запиской, содержатся в докладе Конференции полномочных представителей по кодексу поведения линейных конференций, том II (TD/CODE/13/Add.1, часть 2). Ссылка на статистические данные, содержащиеся в документе TD/CODE/13/Add.1, часть 2, дается в сноске к статье 49 Конвенции о кодексе поведения линейных конференций.

[12] В отношении использования в данном пункте статистических таблиц Регистра судов Ллойда можно отметить следующее:

1) Некоторые конвенции, в отношении которых в качестве депозитария выступает Генеральный секретарь Межправительственного морского комитета (например, статья 17 Международной конвенции по обмеру судов, 1969 год) и некоторые морские конвенции МОТ (например, статья 15 Конвенции № 133, 1970 год: Конвенция относительно помещения для экипажа на борту судов) содержат положения, ставящие вопрос о вступлении в силу в зависимости от Договаривающихся государств, имеющих определенный тоннаж флота, но не указывают, каким образом такой тоннаж должен определяться. В ответ на запросы, сделанные Секретариатом, секретариаты ИМКО и МОТ указали, что для целей положений относительно вступления в силу тоннаж определяется путем ссылки на статистические данные, содержащиеся в Регистре судов Ллойда. Можно также отметить, что статистические данные относительно "Merchant Shipping fleet", содержащиеся в Статистическом ежегоднике Организации Объединенных Наций, 1975 год, таблица 158 (стр. 497 — 500 англ. текста), взяты из Регистра судов Ллойда.

2) В ответ на обращенный к Регистру судов Ллойда запрос Секретариата относительно возможного использования его статистических таблиц в целях определения тоннажа торгового флота договаривающихся государств, Регистр судов Ллойда предложил рассмотреть вопрос об определении тоннажа флота не путем ссылки на таблицу 1 («Мировой торговый флот»), а путем ссылки на таблицу 2 («Анализ мирового флота по основным типам»). Ссылка на таблицу 2 может быть уместной, если считать, что лишь тоннаж определенных типов торговых судов должен учитываться при подсчете тоннажа флота для целей положений, касающихся вопроса о вступлении в силу.

Договаривающимися государствами в соответствии со статьей [ ][13].

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи общий тоннаж торгового флота Договаривающегося государства определяется по данным, [содержащимся в Регистре судов Ллойда, статистические таблицы за 197_ год, таблица 1, в отношении мирового торгового флота][14], [содержащимся в отношении любого Договаривающегося государства в самом последнем выпуске Регистра судов Ллойда, статистические таблицы, таблица 1, в отношении мирового торгового флота, опубликованным до наступления дня, когда это государство стало Договаривающимся государством].

3. В отношении каждого государства, которое становится Договаривающейся стороной настоящей Конвенции в течение одного года, указанного в пункте 1 настоящей статьи, или после его истечения, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени данного государства[15].

Альтернатива D[16]

1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты, по состоянию на которую не менее ... государств, в портах которых погружается или разгружается не менее ... процента общего веса грузов, погруженных и разгруженных в ходе международных морских перевозок, стали ее Договаривающимися государствами в соответствии со статьей [ ].

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи общий вес грузов, погруженных и разгруженных в ходе международных морских перевозок, и вес грузов, погруженных и разгруженных в ходе международных морских перевозок в портах Договаривающегося государства, определяется по данным [содержащимся в сборнике "Statistical Yearbook" Организации Объединенных Наций, 197_ год, таблица ... "Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping" за 197_ год], [содержащимся в отношении последнего года, на который даются статистические данные, в Статистическом ежегоднике Организации Объединенных Наций, опубликованном непосредственно до наступления дня, когда самое последнее Договаривающееся государство, засчитываемое для целей пункта 1, становится Договаривающимся государством, в таблице, озаглавленной "Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping"[17].

3. В отношении каждого государства, которое становится Договаривающейся стороной настоящей Конвенции в течение одного года, указанного в пункте 1 настоящей статьи, или после его истечения, эта Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после передачи на хранение соответствующего документа от имени данного государства.

---

[13] Данный пункт сформулирован на основе подхода, принятого в статье 13 Протокола о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе, Брюссель, 23 февраля 1968 года; в статье 11 Международной конвенции относительно ограничения ответственности владельцев морских судов, подписанной в Брюсселе в 1957 году, и в статье XV Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб, наносимый загрязнением нефтью, подписанной в Брюсселе 29 ноября 1969 года.

[14] Это альтернативное положение идентично по существу первому альтернативному положению, содержащемуся в пункте 2 альтернативы B.

[15] Этот пункт идентичен пункту 3 альтернативы B.

[16] Эта альтернатива была разработана в ответ на высказанную на девятой сессии Комиссии в ходе обсуждения проекта статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений (A/CN.9/115 и Add.1), просьбу о добавлении к тексту этих статей альтернативного положения, ставящего вступление в силу в зависимость от объема международных морских грузов, имеющих отношение к государствам, присоединяющимся к настоящей Конвенции.

[17] Статистический ежегодник Организации Объединенных Наций публикуется ежегодно Статистическим бюро Департамента по экономическим и социальным вопросам Организации Объединенных Наций. В нем содержится таблица, озаглавленная "Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping", в которой в метрических тоннах дается вес как погруженных, так и разгруженных грузов. Статистические данные в отношении как погруженных, так и разгруженных грузов также анализируются и даются по двум категориям – "petroleum" (нефть) и "dry cargo" (сухой груз), с тем чтобы имелись статистические данные относительно веса погруженных и разгруженных «нефти» и «сухого груза».

Данные о погруженных и разгруженных грузах представляют собой вес грузов (включая упаковку) во внешней торговле, погруженные на морские суда всех флагов или разгруженные с них в портах рассматриваемой страны. Исключаются данные в отношении следующих категорий грузов: бункерное топливо, судовые запасы, балласт и перевалочные грузы (грузы, перегружаемые с судна-импортера на судно-экспортер). Включаются грузы, разгружаемые в приписные таможенные склады или погружаемые в них. Таблица охватывает грузы, нагружаемые и разгружаемые в течение календарного года, и в ней даются статистические данные в отношении всех стран мира.

Следующие соображения касаются возможного использования таблицы для целей данного альтернативного положения:

a) в таблице, естественно, не содержатся статистические данные в отношении государств, не имеющих выхода к морю. Поэтому присоединение не имеющих выхода к морю государств в настоящей Конвенции окажет воздействие на вступление Конвенции в силу лишь в плане содействия достижению числа Договаривающихся государств, предусмотренного в пункте 1;

b) в некоторые годы имеющиеся статистические данные в отношении некоторых государств являются предварительными и могут изменяться в последующих выпусках Ежегодника, когда будут получены окончательные данные;

c) хотя в целом данные представляются единообразно, это не всегда так; например, в некоторых случаях охватываемый период времени не соответствует календарному году; в других случаях исключаются обычно включаемые грузы, такие как домашний скот и лес, а такие обычно исключаемые грузы, как почта, багаж пассажиров, бункерное топливо и слитки драгоценных металлов, наоборот, включаются.

В последнем выпуске Ежегодника за 1975 год содержится таблица 160 "Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping". В этой таблице приводятся статистические данные за 1972 и 1973 годы.

Альтернатива X

[3.] [4.][18] Любое государство, которое является стороной в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе (Конвенция 1924 года), став Договаривающимся государством настоящей Конвенции, уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о своей денонсации указанной Конвенции, с тем чтобы Конвенция 1924 года прекратила свое действие в отношении данного государства одновременно с вступлением настоящей Конвенции в силу в отношении этого государства. В период со дня сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций последней ратификационной грамоты или документа о [принятии, утверждении] или присоединении, требуемого в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи для вступления в силу настоящей Конвенции, для целей настоящего пункта любое государство может обратиться к правительству Бельгии с просьбой считать направленное таким государтвом уведомление о его денонсации Конвенции 1924 года полученным в первый день месяца, следующего за этим днем[19].

[4.] [5.] По получении на хранение последней ратификационной грамоты или документа о [принятии, утверждении] или присоединении, требуемого в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи для вступления в силу настоящей Конвенции, депозитарий настоящей Конвенции сообщает правительству Бельгии как депозитарию Конвенции 1924 года дату приема на хранение такого документа и названия Договаривающихся государств этой Конвенции по состоянию на эту дату.

Альтернатива Y[20]

[3.] [4.] Любое государство, являющееся стороной Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Конвенция 1924 года), став Договаривающимся государством настоящей Конвенции, уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о своей денонсации указанной Конвенции заявлением о том, что эта денонсация вступает в силу с момента вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

[4.] [5.] После вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи депозитарий настоящей Конвенции уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о дате такого вступления в силу и о названиях Договаривающихся государств, в отношении которых настоящая Конвенция вступила в силу.

[5.] [6.][21] Положения пункта [3] [4] настоящей статьи применяются соответственно в отношении государств — участников подписанного 23 февраля 1968 года Протокола о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе.

Статья [ ]. Внутренние перевозки

Договаривающееся государство может применять в соответствии со своим национальным законодательством положения настоящей Конвенции в отношении внутренних перевозок[22].

Статья [ ]. Смешанные перевозки

Альтернатива A[23]

1. При условии соблюдения пункта 3 этой статьи положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам перевозки грузов, исполнение которых требует, чтобы грузы перевозились морем между двумя различными государствами, однако они применимы таким образом только в рамках такой морской перевозки.

2. Настоящая Конвенция применяется к такой морской перевозке, какая осуществляется по договору морской перевозки груза между портами, находящимися в двух различных государствах, по смыслу пункта 1 статьи 2 настоящей Конвенции.

---

[18] Два пункта каждой из этих альтернатив, X или Y, будут иметь порядковые номера 3 и 4, если будет принята альтернатива A, выше, или 4 и 5, если будет принята какая-либо из альтернатив B, C или D, выше.

[19] Положения «Период со дня передачи», содержащиеся в данном пункте, сформулированы на основе статьи 19 Конвенции об обмере судов внутреннего плавания, подписанной в Женеве в 1966 году.

[20] Дальнейшей альтернативой к альтернативам X и Y может быть положение, требующее от государства прилагать к своей ратификационной грамоте или документу о [принятии, утверждении] или присоединении соответствующее уведомление о денонсации Брюссельской конвенции 1924 года вместе с просьбой о том, чтобы уведомление о денонсации направлялось депозитарием настоящей Конвенции депозитарию Брюссельской конвенции 1924 года в соответствии с условиями рассматриваемого положения. Это положение далее должно требовать от депозитария настоящей Конвенции передачи уведомления о денонсации депозитарию Брюссельской конвенции 1924 года, с тем чтобы в отношении денонсирующего государства денонсация вступила в силу вместе со вступлением настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

[21] Порядковым номером данного пункта будет номер 5, если будет принята альтернатива A, выше, и номер 6, если будет принята какая-либо из альтернатив B, C или D, выше.

[22] Сущность настоящего положения содержалась в пункте 3 статьи 2 проекта конвенции о морской перевозке грузов, принятого Рабочей группой Комиссии по международному законодательству в области морских перевозок. В ходе обсуждения последнего пункта на девятой сессии Комиссии Комиссия постановила исключить его из статьи 2 и включить в проект статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений.

[23] Настоящая альтернатива была предложена представителем Австралии в ходе обсуждения на девятой сессии Комиссии проекта статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений (A/CN.9/115 и Add.1).

3. Действие настоящей статьи в отношении какого-либо конкретного вида договора перевозки груза может быть прекращено в результате вступления в силу какой-либо последующей конвенции, если она регулирует данный вид договора и если она содержит положение о замене настоящей Конвенции.

Альтернатива B[24]

Положения настоящей Конвенции не применяются к морской перевозке грузов в связи со смешанной перевозкой грузов при условии, что оператор такой перевозки несет ответственность за всю перевозку согласно международной конвенции о смешанной перевозке грузов, заключенной под эгидой Организации Объединенных Наций или ее любого специализированного учреждения, или согласно международно-правовым нормам, вводящим ее в действие.

Альтернатива C[25]

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению какой-либо международной конвенции, касающейся договоров перевозки грузов с помощью двух или более видов транспорта и заключенной под эгидой Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений.

Статья [ ]. Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована любым Договаривающимся государством путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация вступает в силу по истечении ...[26] после получения депозитарием такого уведомления. Если в таком уведомлении указан более длительный период, то денонсация вступает в силу по истечении этого периода после получения депозитарием такого уведомления.

Совершено в ... одном экземпляре, английский, испанский, китайский, русский и французский тексты которого являются равно аутентичными.

ДОКУМЕНТ A/CONF.89/6/Add.1

[*Подлинный текст на английском языке*]
[*14 декабря 1977 года*]

ЗАПИСКА СЕКРЕТАРИАТА В ОТНОШЕНИИ РАССМОТРЕНИЯ АЛЬТЕРНАТИВ B И C ПРОЕКТА ПОЛОЖЕНИЙ О ВСТУПЛЕНИИ КОНВЕНЦИИ В СИЛУ

1. В тексте статей проекта конвенции о морской перевозке грузов, касающихся осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений, подготовленных Генеральным секретарем (A/CONF.89/6), предусматривается, среди прочего, четыре варианта «Статьи [ ]. Вступление в силу». В соответствии с двумя из этих вариантов — варианта B и C — необходимо установить общий тоннаж торгового флота договаривающегося государства, причем такой тоннаж определяется по данным, содержащимся в Регистре судов Ллойда, статистические таблицы, таблица 1 «Мировой торговый флот» (Table 1, Merchant fleets of the world). В подстрочном примечании к варианту B указывается, что возможно рассмотрение вопроса о том, чтобы определение тоннажа флота осуществлялось не путем использования данных таблицы 1 «Статистические таблицы», а путем использования данных таблицы 2 «Анализ мирового флота по основным типам судов (Table 2, World fleets—analysis by principal types).

2. Чтобы облегчить рассмотрение Конференцией вариантов B и C, в приложении к настоящему документу воспроизводится таблица 1 и таблица 2 «Регистра судов Ллойда, статистические таблицы за 1977 год»[27].

3. Секретариат запросил «Регистр судов Ллойда» относительно метода, используемого для составления этих таблиц, их формы, а также даты их опубликования и получил в связи с этим следующую информацию:

a) в основу статистических таблиц положены главным образом данные, занесенные в «Регистр судов Ллойда» и дополненные другими опубликованными данными. Эти данные вводятся в запоминающее устройство вычислительной машины и обновляются ежедневно. Они собираются из всех надежных источников, включая правительственные органы, судовладельцев и судостроителей. Чтобы обеспечить достоверность этих данных, они подвергаются изучению и оценке;

b) у «Регистра судов Ллойда» нет уверенности в том, что категории торговых судов, приводимые в настоящее время в таблице 2, останутся в будущих выпусках этих таблиц без изменений, поскольку в связи с развитием техники в области судостроения может возникнуть необходимость в определенных изменениях. Однако в настоящее время не предвидится каких-либо кардинальных изменений в этих категориях;

c) статистические таблицы публикуются ежегодно в октябре или ноябре каждого года. Данные, содержащиеся в соответствующем издании, приводятся по состоянию на 1 июля года опубликования.

[24] Настоящая альтернатива была таким же образом предложена представителем Федеративной Республики Германии.

[25] Данная альтернатива была таким же образом предложена представителем Норвегии.

[26] Срок будет включен.

[27] Секретариат выражает признательность классификационному обществу за разрешение воспроизвести в настоящем документе таблицу 1 и таблицу 2.

Приложение

Annex

MERCHANT FLEETS OF THE WORLD

FLAG	STEAMSHIPS		MOTORSHIPS		TOTAL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS		TOTAL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS
	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	Tons Deadweight
United Kingdom	331	15,333,033	3,101	16,313,318	3,432	31,646,351	*51,722,149*
Anguilla			1	399	1	399	*525*
Antigua	—		1	149	1	149	*182*
Australia	49	374,368	375	999,829	424	1,374,197	*1,930,405*
Bahamas	3	41,071	106	65,246	109	106,317	*147,321*
Bangladesh	12	14,535	121	229,679	133	244,314	*347,039*
Barbados	—	—	33	4,448	33	4,448	*514*
Belize			3	620	3	620	*800*
Bermuda	8	201,646	80	1,549,869	88	1,751,515	*3,040,194*
British Solomon Is		—	9	1,746	9	1,746	*1,955*
British Virgin Is	—	—	16	4,057	16	4,057	*5,335*
Canada	133	1,070,421	1,150	1,752,527	1,283	2,822,948	*3,402,905*
Cayman Is	1	20,498	105	113,289	106	123,787	*176,419*
Cyprus	26	182,270	774	2,605,638	800	2,787,908	*4,015,428*
Falkland Is	—	—	5	6,937	5	6,937	*6,482*
Fiji	1	232	32	10,647	33	10,879	*10,489*
Gambia		-	5	1,608	5	1,608	*1,228*
Ghana	6	2,459	73	180,237	79	182,696	*266,211*
Gibraltar	1	271	5	10,278	6	10,549	*15,739*
Gilbert Is	—		2	1,333	2	1,333	*868*
Grenada			2	226	2	226	*340*
Guyana	7	3,334	63	12,940	70	16,274	*13,180*
Hong Kong	2	28,407	111	581,272	113	609,679	*896,359*
India	95	246,262	471	5,235,914	566	5,482,176	*8,746,101*
Jamaica	—		7	7,075	7	7,075	*9,864*
Kenya	3	875	16	14,317	19	15,192	*19,883*
Malaysia	1	17,191	178	546,475	179	563,666	*815,391*
Malta	3	3,585	41	96,835	44	100,420	*141,547*
Mauritius	—		17	37,288	17	37,288	*46,055*
Montserrat			3	1,248	3	1,248	*1,961*
Nauru		—	5	48,353	5	48,353	*62,014*
New Hebrides		—	10	12,189	10	12,189	*15,085*
New Zealand	17	9,780	85	189,682	102	199,462	*310,587*
Nigeria	—	—	94	335,540	94	335,540	*523,446*
Papua New Guinea	1	274	63	15,943	64	16,217	*15,613*
Saint Kitts-Nevis		—	1	256	1	256	*90*
Saint Lucia			3	928	3	928	*911*
Saint Vincent	—		25	8,428	25	8,428	*11,209*
Seychelles	—		10	59,140	10	59,140	*69,676*
Sierra Leone	—		12	7,298	12	7,298	*8,639*
Singapore	17	556,947	855	6,234,851	872	6,791,398	*11,351,941*
Sri Lanka	6	3,615	31	88,966	37	92,581	*126,996*
Tanzania	1	359	21	35,254	22	35,613	*42,440*
Tonga	—		12	14,180	12	14,180	*17,117*
Trinidad & Tobago	4	2,782	38	14,410	42	17,192	*10,947*
Turks & Caicos Is			8	2,405	8	2,405	*3,700*
Uganda	—	—	1	5,510	1	5,510	*9,135*
Zambia	—	—	1	5,513	1	5,513	*9,110*
Total Commonwealth	728	18,104,215	8,181	37,463,990	8,909	55,568,205	*88,369,311*
Albania	4	12,247	16	43,623	20	55,870	*74,457*
Algeria	7	434,618	105	621,344	112	1,055,962	*1,651,335*
Angola			22	22,043	22	22,043	*26,627*
Argentina	77	530,178	224	1,146,991	401	1,677,169	*2,262,170*
Austria	—	—	11	53,284	11	53,284	*76,327*
Bahrain			28	6,409	28	6,409	*4,709*
Belgium	7	68,129	264	1,527,360	271	1,595,489	*2,437,661*
Benin, Peoples Rep of		—	7	912	7	912	*255*
Brazil	83	754,246	455	2,575,703	538	3,329,951	*5,335,652*
Brunei		—	2	899	2	899	*896*
Bulgaria	4	18,247	182	945,909	186	964,156	*1,294,978*
Burma	8	3,440	48	64,062	56	67,502	*76,859*
Cameroos	-	47,522	28	30,653	29	78,180	*116,257*
Cape Verde Republic	2	452	7	3,514	9	3,966	*5,183*
Chile	33	80,779	110	325,192	143	405,971	*589,588*
China, People's Rep of	102	340,769	520	3,904,677	1,065	5,804,159	*8,584,840*
Taiwan, Province of	26	307,316	417	1,251,395			
Colombia	2	6,470	50	240,770	52	247,240	*297,123*
Comoro	—		3	765	3	765	*1,051*
Congo	—	-	14	4,172	14	4,172	*483*
Costa Rica	3	1,795	11	5,018	14	6,811	*7,370*
Cuba	7	13,741	308	653,777	315	667,518	*839,436*
Czechoslovakia	—		14	148,689	14	148,689	*224,794*
Denmark	31	2,360,134	1,376	2,971,031	1,407	5,331,165	*8,567,413*
Dominican Republic	2	1,404	18	7,065	20	8,469	*11,894*
Ecuador	5	44,978	50	152,266	55	197,244	*277,151*
Egypt	37	69,558	139	338,260	176	407,818	*533,867*

Приложение

MERCHANT FLEETS OF THE WORLD *(continued)*

FLAG	STEAMSHIPS		MOTORSHIPS		TOTAL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS		TOTAL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS
	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	Tons Deadweight
EL SALVADOR			2	1,987	**2**	**1,987**	*3,303*
EQUATORIAL GUINEA	1	3,070	—	—	**1**	**3,070**	*3,366*
ETHIOPIA	—	—	18	23,989	**18**	**23,989**	*30,985*
FAROE ISLANDS	1	1,036	171	56,074	**172**	**57,110**	*32,993*
FINLAND	5	7,906	332	2,254,189	**337**	**2,262,095**	*3,414,997*
FRANCE	70	6,463,733	1,257	5,150,126	**1,327**	**11,613,859**	*20,651,782*
GABON	—	—	15	98,645	**15**	**98,645**	*171,025*
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC	—	—	447	1,486,838	**447**	**1,486,838**	*1,950,208*
GERMANY, FEDERAL REP. OF	53	3,026,938	1,922	6,265,376	**1,975**	**9,592,314**	*15,584,267*
GREECE	251	5,779,194	3,093	23,737,865	**3,344**	**29,517,059**	*49,322,789*
GUATEMALA	—	—	8	11,854	**8**	**11,854**	*16,076*
GUINEA	—	—	11	12,597	**11**	**12,597**	*16,787*
GUINEA-BISSAU	—	—	1	219	**1**	**219**	
HONDURAS	8	35,172	55	69,731	**63**	**104,903**	*116,317*
HUNGARY	—		19	63,016	**19**	**63,016**	*87,360*
ICELAND	6	2,991	369	163,711	**375**	**166,702**	*144,421*
INDONESIA	31	36,732	1,001	1,126,441	**1,032**	**1,163,173**	*1,462,858*
IRAN	20	555,226	173	448,835	**193**	**1,002,061**	*1,666,093*
IRAQ	14	371,241	96	764,004	**110**	**1,135,245**	*2,022,176*
IRISH REPUBLIC	3	2,013	95	209,859	**98**	**211,872**	*281,031*
ISRAEL	2	52,048	56	352,603	**58**	**404,651**	*541,231*
ITALY	217	3,655,657	1,473	7,455,525	**1,690**	**11,111,182**	*17,732,545*
IVORY COAST	3	32,431	56	83,286	**59**	**115,717**	*147,662*
JAPAN	183	13,283,366	9,459	26,752,487	**9,642**	**40,035,853**	*65,869,598*
JORDAN	—		2	696	**2**	**696**	*1,200*
KAMPUCHEA	1	998	2	2,560	**3**	**3,558**	*3,779*
KOREA (NORTH)	—	—	19	89,482	**19**	**89,482**	*101,117*
KOREA (SOUTH)	16	756,323	1,026	1,738,401	**1,042**	**2,494,724**	*3,898,330*
KUWAIT	14	1,008,744	212	822,450	**226**	**1,831,194**	*3,130,995*
LEBANON	6	10,143	157	216,866	**163**	**227,009**	*307,879*
LIBERIA	640	41,875,026	1,977	38,107,942	**2,617**	**79,982,968**	*155,951,179*
LIBYA	2	163,476	51	510,493	**53**	**673,969**	*1,195,029*
MADAGASCAR	—		44	39,850	**44**	**39,850**	*51,909*
MALDIVE IS	5	13,417	40	97,264	**45**	**110,681**	*137,470*
MAURITANIA	—	—	4	1,113	**4**	**1,113**	*645*
MEXICO	16	32,440	295	641,524	**311**	**673,964**	*890,330*
MOROCCO	6	1,622	85	268,673	**91**	**270,295**	*415,545*
MOZAMBIQUE, PEOPLE'S REP OF	7	2,730	52	24,888	**59**	**27,618**	*24,150*
NETHERLANDS	47	2,098,728	1,207	3,191,632	**1,254**	**5,290,360**	*8,055,125*
NICARAGUA	1	2,500	29	32,088	**30**	**34,588**	*48,026*
NORWAY	100	9,142,636	2,638	18,658,835	**2,738**	**27,801,471**	*49,192,948*
OMAN	.	.	10	6,137	**10**	**6,137**	*9,339*
PAKISTAN	9	7,071	75	468,529	**84**	**475,600**	*634,581*
PANAMA	231	5,464,620	3,036	13,993,799	**3,267**	**19,458,419**	*31,593,234*
PARAGUAY			26	21,930	**26**	**21,930**	*23,619*
PERU	11	41,282	670	514,137	**681**	**555,419**	*687,421*
PHILIPPINES	4	9,896	500	1,136,633	**504**	**1,146,529**	*1,640,391*
POLAND	72	299,128	701	3,148,389	**773**	**3,447,517**	*4,892,302*
PORTUGAL	24	333,232	326	948,207	**350**	**1,281,439**	*1,906,937*
QATAR	.		19	84,710	**19**	**84,710**	*149,361*
ROMANIA	3	3,950	204	1,214,221	**207**	**1,218,171**	*1,727,609*
SAUDI ARABIA	11	564,066	108	454,647	**119**	**1,018,713**	*1,739,408*
SENEGAL			75	28,044	**75**	**28,044**	*26,312*
SOMALI REPUBLIC	2	4,978	29	153,888	**31**	**158,166**	*229,451*
SOUTH AFRICA	37	78,521	260	397,803	**297**	**476,324**	*544,599*
SPAIN	225	1,889,785	2,501	5,296,296	**2,726**	**7,186,081**	*11,711,543*
SUDAN	2	459	11	42,916	**13**	**43,375**	*56,893*
SURINAM	—	—	12	7,277	**12**	**7,277**	*9,086*
SWEDEN	48	2,877,596	680	4,551,798	**728**	**7,429,394**	*12,616,984*
SWITZERLAND	—	—	28	252,746	**28**	**252,746**	*382,071*
SYRIA	1	2,016	31	18,663	**32**	**20,679**	*31,005*
THAILAND	13	46,435	87	214,229	**100**	**260,664**	*401,951*
TOGO	—		1	134	**1**	**134**	—
TUNISIA	4	752	35	99,376	**39**	**100,128**	*147,869*
TURKEY	97	203,584	351	1,084,698	**448**	**1,288,282**	*1,821,282*
U.S.S.R.	641	2,658,247	7,526	18,780,044	**8,167**	**21,438,291**	*23,041,993*
UNITED ARAB EMIRATES	2	5,427	83	146,673	**85**	**152,100**	*249,164*
UNITED STATES OF AMERICA	932	13,301,692	3,808	1,997,989	**4,740**	**15,299,681**	*22,134,980*
URUGUAY	12	67,383	33	125,409	**45**	**192,792**	*309,239*
VENEZUELA	22	305,825	157	333,571	**179**	**639,396**	*780,397*
VIETNAM	6	8,589	63	119,936	**69**	**128,525**	*175,712*
YEMEN ARAB REPUBLIC			4	1,436	**4**	**1,436**	*1,850*
YEMEN, PEOPLE'S DEM. REP OF		—	16	6,390	**16**	**6,390**	*7,924*
YUGOSLAVIA	10	10,110	449	2,274,416	**459**	**2,284,526**	*3,445,194*
ZAIRE	—	—	34	109,785	**34**	**109,785**	*157,605*
WORLD TOTAL	**5,317**	**140,099,726**	**62,628**	**253,578,643**	**67,945**	**393,678,369**	*648,842,904*

TABLE 7 — WORLD FLEETS: ANALYSIS BY PRINCIPAL TYPES

FLAG	OIL TANKERS		LIQUEFIED GAS CARRIERS		CHEMICAL TANKERS		MISCELLANEOUS TANKERS (Tanking		BULK OIL CARRIERS (or Ore/Oil		ORE & BULK CARRIERS		GENERAL CARGO Single Deck		GENERAL CARGO Multi Deck		PASSENGER CARGO SHIPS		CONTAINER SHIPS (Fully Cellular)		LIGHTER CARRIERS		VEHICLE CARRIERS		FLAG
	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	
United Kingdom	408	4,814,107	33	477,969	16	155,163	1	1,750	10	2,903,602	229	5,340,342	496	551,401	489	1,611,740	2	5,321	89	1,470,538			2	1,775	United Kingdom
Anguilla													1	999											Anguilla
Antigua																									Antigua
Australia	16	244,252									24	353,063	25	84,679	27	188,191			3	92,508					Australia
Bahamas	5	14,611									4	54,792	54	95,108	3	13,033									Bahamas
Bangladesh	26	4,432							1	55,717			92	17,201	23	103,617	2	1,128							Bangladesh
Barbados													8	241											Barbados
Belize													3	630											Belize
Bermuda	28	1,009,461							1	21,716	21	175,000	3	3,348	7	27,726			1	1,593					Bermuda
British Solomon Is													4	833			1	185							British Solomon Is
British Virgin Is													11	3,151											British Virgin Is
Canada	63	2,462			3	13,050					112	1,819,351	188	893,258	32	98,169	10	18,375	3	17,565					Canada
Cayman Is	8	6,096									2	17,062	44	95,879	23	43,627									Cayman Is
Cyprus	28	91,699	4	5,001	9	17,304	2	1,434	1	17,946	13	493,272	284	320,585	866	1,889,140	7	45,386	5	5,001					Cyprus
Falkland Is													6	537											Falkland Is
Fiji	1	254	1	1,217									10	2,994	2	2,756	1	106							Fiji
Gambia															1	841									Gambia
Ghana													1	1,336	21	134,435									Ghana
Gibraltar									1	9,588	3	936													Gibraltar
Gilbert Is															2	1,333									Gilbert Is
Grenada																									Grenada
Guyana	3	1,626											24	5,918	2	440									Guyana
Hong Kong	17	26,932							16	163,663	3	13,579	10	18,305	4	26,196	3	33,200							Hong Kong
India	43	1,146,518							14	680,748	30	1,591,918	43	199,696	295	1,612,411	10	66,435							India
Jamaica													2	900	1	5,281									Jamaica
Kenya	3	2,704													3	9,320									Kenya
Malaysia	12	1,950			7	56,877			1	83,233	11	2,166,643	44	34,669	54	134,648	4	9,003							Malaysia
Malta	3	21,267									2	70,536	6	5,258	11	45,789									Malta
Mauritius															4	30,821	1	2,092							Mauritius
Montserrat													2	530	3	911									Montserrat
Nauru									1	10,564					2	16,187	1	9,423							Nauru
New Hebrides													5	1,589	1	10,085									New Hebrides
New Zealand	2	32,442											26	44,814	8	58,608									New Zealand
Nigeria	6	143,609											11	9,080	25	163,008									Nigeria
Papua New Guinea	3	1,776	2	2,012									36	1,749			4	563							Papua New Guinea
St Kitts-Nevis																									St Kitts-Nevis
St Lucia													1	387					1	436					St Lucia
St Vincent	1	362											14	5,581	3	1,917									St Vincent
Seychelles	1	1,598													5	29,954									Seychelles
Sierra Leone															3	5,042									Sierra Leone
Singapore	136	3,120,824	3	2,989	2	3,196	1	1,150	4	275,223	56	1,022,363	156	448,940	283	1,388,818	15	103,745	18	162,076			1	2,994	Singapore
Sri Lanka	6	71,159											3	1,591	7	39,089									Sri Lanka
Tanzania	1	239											4	1,141	5	26,985	1	639							Tanzania
Tonga			2	1,872									2	460	5	10,109	1	504							Tonga
Trinidad & Tobago	1	1,736	1	210									6	2,671	1	643									Trinidad & Tobago
Turks & Caicos Is	1	499											6	1,982											Turks & Caicos Is
Uganda															1	5,510									Uganda
Zambia															1	5,513									Zambia
TOTAL COMMONWEALTH	890	21,278,860	68	886,185	55	252,322	4	4,670	61	4,788,786	575	13,704,368	1,486	1,826,927	1,715	9,989,860	66	298,438	123	1,804,977			3	4,174	TOTAL COMMONWEALTH
Albania													11	16,076	6	38,553									Albania
Algeria	17	673,293	4	192,800			1	3,111			5	84,063	5	5,878	29	117,068									Algeria
Angola	2	1,815											3	5,269	4	14,289									Angola
Argentina	58	962,712					2	14,338	13	276,826	12	376,954	42	116,954	89	577,015	3	40,043							Argentina
Australia									1	1,445					8	32,639			2	8,800					Australia
Bahrain	2	487											5	921	2	1,022									Bahrain
Belgium	11	291,643			4	75,887					22	675,059	3	1,274	36	196,868	1	13,481	2	58,821					Belgium
Benin, Peoples Rep of																									Benin, Peoples Rep of
Brazil	44	1,292,043	4	11,954	2	10,175			7	336,999	18	299,432	90	111,751	137	1,016,050	7	14,841					1	499	Brazil
Brunei													1	783											Brunei
Bulgaria	21	290,239							1	8,769	20	224,501	19	64,578	58	741,991	4	16,530							Bulgaria
Burma	12	6,258											2	3,685	9	44,676	7	2,971							Burma
Cameroon	1	47,527													3	25,038									Cameroon
Cape Verde Republic													1	218	1	1,599	1	637							Cape Verde Republic
Chile	6	61,129	5	14,273					1	9,188	2	29,823	17	19,354	36	224,628	1	2,627							Chile
China, Peoples Rep of	15	996,262									44	746,576	95	329,612	296	2,144,166	5	54,162							China, Peoples Rep of
Taiwan, Province of	10	440,098					1	3,572	1	24,158	30	479,219	83	179,189	47	344,228	7	51,258	3	18,109					Taiwan, Province of
Colombia	3	4,794											14	14,937	23	197,062	3	24,153							Colombia
Comoro	1	139											1	508	1	296									Comoro
Congo																									Congo
Costa Rica			1	906	3	2,290					2	29,843	8	3,446	3	2,038									Costa Rica
Cuba	18	94,581									5	102,589	9	15,323	38	291,109	2	15,089							Cuba
Czechoslovakia													3	2,455	7	43,643									Czechoslovakia
Denmark	69	2,882,725	21	42,506	7	11,468					53	637,836	255	153,169	169	986,740	5	8,034	14	424,048					Denmark
Dominican Republic	1	674											11	4,652	6	2,758									Dominican Republic
Ecuador	18	113,963											3	1,424	10	60,845	1	11,610							Ecuador
Egypt	24	26,861											17	25,701	41	156,103	7	45,244							Egypt

Приложение

World Fleets by Principal Types (continued)

FLAG	OIL TANKERS		LIQUEFIED GAS CARRIERS		CHEMICAL TANKERS		MISCELLANEOUS TANKERS (Trading)		BULK OIL CARRIERS (inc. Ore Oil)		Single Deck		GENERAL CARGO Multi Deck		PASSENGER CARGO SHIPS		CONTAINER SHIPS (Fully Cellular)		LIGHTER CARRIERS		VEHICLE CARRIERS		FLAG
	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	
EL SALVADOR													1	1,616									EL SALVADOR
EQUATORIAL GUINEA															1	3,070							EQUATORIAL GUINEA
ETHIOPIA	1	1,951									8	3,777	5	8,765									ETHIOPIA
FAROE IS											8	3,162	2	1,892									FAROE IS
FINLAND	50	1,166,590	5	2,172	1	1,988					43	54,307	100	197,261			1	3,499					FINLAND
FRANCE	112	1,313,825	7	21,463	14	30,581	13	27,913	7	668,969	64	99,455	255	1,253,201	1	500	13	353,192	1	1,600			FRANCE
GABON	2	76,471					1	257			1	355	2	2,678									GABON
GERMAN DEM. REP.	17	275,431							4	63,276	30	29,123	149	493,613	1	11,061							GERMAN DEM. REP.
GERMANY, FED. REP. OF	128	1,334,126	11	8,151	8	41,837			2	123,190	429	263,961	246	2,174,993	1	10,379	39	396,116	1	37,130	3	2,919	GERMANY, FED. REP. OF
GREECE	428	9,725,431	10	3,730			6	9,706	23	1,315,86	629	1,136,901	1,166	7,298,980	32	135,635	5	20,739					GREECE
GUADELOUPE											1	9,329	4	1,947									GUADELOUPE
GUINEA											2	856											GUINEA
GUINEA BISSAU																							GUINEA BISSAU
HONDURAS	2	1,094									17	7,038	23	84,017	1	8,183							HONDURAS
HUNGARY											5	11,875	10	20,541									HUNGARY
ICELAND	4	2,854									10	9,512	19	36,161	2	1,438							ICELAND
INDONESIA	68	801,158	3	1,951	2	3,691					377	98,219	174	395,515	22	115,362			1	170			INDONESIA
IRAN	26	616,255					1	650			21	8,633	51	183,116									IRAN
IRAQ	23	476,868										124	14	80,774									IRAQ
IRISH REPUBLIC	3	1,933			1	1,488					15	5,506	9	1,315			4	5,561					IRISH REPUBLIC
ISRAEL	2	364										252	24	104,632			6	87,929					ISRAEL
ITALY	296	4,184,869	16	15,306	20	33,996	20	41,171	30	1,911,447	213	172,414	215	867,186	13	114,639	9	171,248			1	500	ITALY
IVORY COAST													13	1,317									IVORY COAST
JAPAN	1,461	17,114,761	162	602,327	234	139,863	26	23,750	47	3,421,621	2,225	2,929,424	399	1,571,679	7	29,910	52	1,261,595	19	224,359			JAPAN
JORDAN													1	496									JORDAN
KAMPUCHEA			*									955											KAMPUCHEA
KOREA (NORTH)	3	2,774											6	23,958	1	5,600							KOREA (NORTH)
KOREA (SOUTH)	58	1,353,626	2	1,273	6	14,061					193	41,915	45	213,643	3	7,093	16	89,866					KOREA (SOUTH)
KUWAIT	13	1,016,554									20	6,934	34	696,986									KUWAIT
LEBANON											76	49,063	21	152,246	2	20,503							LEBANON
LIBERIA	900	30,217,231	42	1,046,651	27	165,436	4	93,679	144	7,491,148	196	970,200	382	2,999,818	3	7,029	32	259,281	12	123,879			LIBERIA
LIBYA	11	995,381			1	1,149					6	8,425	10	11,976									LIBYA
MADAGASCAR	3	474			1	1,096					6	2,357	2	30,615	1	711							MADAGASCAR
MALAYSIA	3	2,192										6,059	92	89,448	1	4,149							MALAYSIA
MALTA																							MALTA
MEXICO	27	349,312	2	16,633	1	5,627					27	28,827	22	31,049									MEXICO
MOROCCO	5	135,562	1	2,745	3	10,025	1	3,100			5	1,845	17	53,611									MOROCCO
MOZAMBIQUE, PEOPLE'S REP.	1	364									1	164	8	13,454									MOZAMBIQUE, PEOPLE'S REP.
NETHERLANDS	84	2,285,647	5	64,161	13	20,382	1	1,960			212	223,931	91	1,454,159			14	182,313	1	38,936			NETHERLANDS
NICARAGUA	4	5,212									2	4,888	6	20,337									NICARAGUA
NORWAY	244	4,401,591	31	441,686	12	624,039	1	350	57	3,351,564	469	365,255	356	1,198,681	20	28,863	2	55,263	2	73,752	19	158,705	NORWAY
OMAN											2	2,027	6	2,946									OMAN
PAKISTAN	1	13,941									1	370	61	396,410	7	62,655							PAKISTAN
PANAMA	282	6,523,649	27	905,365	17	45,690	4	4,175	9	44,107	985	2,765,346	869	4,258,010	29	104,958	21	156,958			10	84,914	PANAMA
PARAGUAY	2	1,612									13	13,238	3	2,312									PARAGUAY
PERU	12	74,709									6	3,866	23	100,807	1	3,380							PERU
PHILIPPINES	69	394,915	6	4,434	1	363			1	76,031	126	101,276	74	324,005	23	36,785							PHILIPPINES
POLAND	28	97,115									37	46,155	205	1,168,046									POLAND
PORTUGAL	23	683,154	2	3,438	1	1,453	1	1,956			31	24,720	32	104,015	5	34,927	3	6,390					PORTUGAL
QATAR	2	77,450																					QATAR
ROMANIA	10	246,927									28	38,133	69	334,581	1	9,699							ROMANIA
SAUDI ARABIA	34	659,2 n									12	6,304	30	94,880	2	2,987							SAUDI ARABIA
SENEGAL	4	5,816	1	492			1	2,209			2	1,444	1	425	1	1,212							SENEGAL
SOMALI REPUBLIC	2	20,692									8	11,811	19	112,131									SOMALI REPUBLIC
SOUTH AFRICA	4	45,161									5	1,966	54	219,619	1	1,335	1	2,994					SOUTH AFRICA
SPAIN	114	4,217,362	15	56,765	12	15,159	2	7,364	8	253,631	292	488,880	280	419,832	17	89,899	19	33,660			2	2,646	SPAIN
SUDAN											1	881	7	41,873									SUDAN
SURINAM											1	1,415	5	4,868									SURINAM
SWEDEN	1	208									1	1,415	5	4,868									SWEDEN
SWITZERLAND	117	4,113,242	3	39,016	4	29,937	3	13,034	14	1,070,795	132	221,681	122	731,143	1	186	2	66,916			2	28,959	SWITZERLAND
SYRIA					2	3,158					1	1,000	57	120,250									SYRIA
THAILAND	30	143,927	1	743	1	237					17	11,035	8	4,484									THAILAND
TOGO											15	68,729	10	34,944									TOGO
TUNISIA	2	29,825			1	1,206					8	24,045	10	32,467									TUNISIA
TURKEY	54	966,811	3	3,654	4	9,401	3	5,231			115	71,252	80	304,235	17	93,254							TURKEY
U.S.S.R.	497	6,265,486	6	43,209	1	1,115	9	22,032	4	286,522	1,045	2,503,937	745	4,955,962	22	56,628	14	108,780					U.S.S.R.
UNITED ARAB EMIRATES	16	77,395	2	956			1	699			21	11,153	17	42,498	1	8,700							UNITED ARAB EMIRATES
UNITED STATES OF AMERICA	314	5,926,469	3	127,385	9	92,549			2	80,190	125	205,136	326	3,419,529	7	41,011	95	1,792,199	23	646,579			UNITED STATES OF AMERICA
URUGUAY	7	133,618									5	3,423	10	44,187									URUGUAY
VENEZUELA	18	267,844		—							22	74,163	37	868,277	1	1,800							VENEZUELA
VIETNAM	10	93,906						—			24	28,993	14	51,973									VIETNAM
YEMEN ARAB REPUBLIC											5	2,260											YEMEN ARAB REP.
YEMEN, PEOPLE'S DEM. REP.											3	1,301	2	1,347									YEMEN, PEOPLE'S DEM. REP.
YUGOSLAVIA	30	231,196							1	45,330	85	90,915	174	1,017,355	9	38,369	3	20,226					YUGOSLAVIA
ZAIRE													10	82,470	1	13,481							ZAIRE
WORLD TOTAL	6,912	174,134,444	493	4,410,727	492	1,755,850	106	168,331	426	26,099,372	10,871	16,798,599	14,010	58,452,620	380	1,036,782	507	7,543,242	27	704,419	114	633,323	WORLD TOTAL

WORLD FLEETS — ANALYSIS BY PRINCIPAL TYPES (continued)

FLAG	FISH FACTORIES & CARRIERS		FISHING (Inc. Factory Trawlers)		FERRIES & PASSENGER VESSELS		SUPPLY SHIPS & TENDERS		TUGS		DREDGERS		LIVESTOCK CARRIERS		ICEBREAKERS		RESEARCH SHIPS		MISCELLANEOUS (Non-Trading)		TOTAL		FLAG
	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	
United Kingdom	—		557	348,263	163	643,856	15	229,567	340	117,946	196	237,806	1	944			24	29,063	177	151,553	3,432	30,646,241	United Kingdom
Anguilla	—																				1	369	Anguilla
Antigua																					1	349	Antigua
Australia	—	—	93	19,561	21	22,765	20	17,951	129	18,857	20	9,470	1	720	—	—	1	141	15	29,131	424	1,378,895	Australia
Bahamas	1	948	22	5,453	1	422	2	687	5	2,658	1	283	1	abt			1	476	1	157	109	906,317	Bahamas
Bangladesh			2	313	10	6,088	3	1,157	27	6,396	5	6,287					1	975			153	244,314	Bangladesh
Barbados			28	3,446					3	571									1	137	33	4,448	Barbados
Belize	—	—	—	—									—	—	—	—	—	—	—	—	3	620	Belize
Bermuda	1	18,859	7	1,529	1	3,813	5	8,192	11	4,364			—	—	—	—	—	—	2	75,135	88	1,291,584	Bermuda
British Solomon Is.	—				2	154							1	140	—	—	—	—	1	494	4	1,746	British Solomon Is.
British Virgin Is.	—				1	146													1	976	16	4,057	British Virgin Is.
Canada	2	353	482	349,972	120	260,164	31	29,465	200	61,045	10	11,274	1	837	15	51,050	38	24,134	40	38,594	1,283	2,822,948	Canada
Cayman Is.	—	—	7	1,226	4	3,408	8	5,827	9	2,855							1	2,692	1	123	186	123,787	Cayman Is.
Cyprus	—	—	7	1,182	21	60,722	1	178	5	1,261			5	4,570	—	—	—	—	—	4,052	800	2,787,986	Cyprus
Falkland Is.																			2	6,400	5	6,937	Falkland Is.
Fiji	—	—	2	306	3	1,745	1	132	3	591									1	95	4	712	15	10,879	Fiji
Gambia	—	—	—	—	2	647			1	146	1	164											5	1,888	Gambia
Ghana	3	5,602	44	10,885					9	1,216	1	456	—	—	—	—	—	—	—	—	79	102,896	Ghana
Gibraltar	—	—	—	—	1	321													1	134	6	19,589	Gibraltar
Gilbert Is.	—	—	—	—																	2	1,933	Gilbert Is.
Grenada																			2	226	2	226	Grenada
Guyana	—	—	35	2,676	13	4,290			1	366	1	546							3	400	70	16,274	Guyana
Hong Kong			1	454	33	10,293			14	3,150	1	1,154							5	2,700	113	609,674	Hong Kong
India	—	—	25	4,035	6	22,491	7	10,242	62	18,281	45	82,142					5	3,983	24	18,757	344	5,482,176	India
Jamaica	—	—	3	369															1	137	7	7,807	Jamaica
Kenya	—	—	3	322	1	854			9	2,102											19	15,142	Kenya
Malaysia	—	—	7	1,479	11	4,673	19	7,802	19	1,919	5	1,463							6	1,143	179	563,666	Malaysia
Malta	—	—			6	7,359			13	3,137	1	496							2	616	44	100,649	Malta
Mauritius	—	—	9	2,764	1	1,313			2	296											17	11,208	Mauritius
Montserrat	—	—																			3	1,240	Montserrat
Nauru					1	2,179															5	46,353	Nauru
New Hebrides	1	365			1	330															16	12,189	New Hebrides
New Zealand	—	—	17	9,180	13	22,223	1	113	22	3,275	9	4,054							1	362	182	199,462	New Zealand
Nigeria	—	—	21	3,901	9	3,093	5	1,911	8	1,755	2	4,536					1	1,056	6	777	94	135,948	Nigeria
Papua New Guinea	—	—	18	2,067	2	335	2	365	1	274									10	2,012	64	16,217	Papua New Guinea
St. Kitts-Nevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	726	—	—	1	256	St. Kitts-Nevis
St. Lucia	—	—	1	105																	1	928	St. Lucia
St. Vincent	—	—	—	—	2	409													1	126	23	6,428	St. Vincent
Seychelles			—	—	2	27,204			1	191									1	193	10	59,148	Seychelles
Sierra Leone	—	—	1	119	3	600			3	1,557											12	3,298	Sierra Leone
Singapore	—	—	9	1,720	9	31,739	26	17,218	116	36,082	1	1,102	1	63,423	—	—	4	569	24	15,864	812	6,398,198	Singapore
Sri Lanka	—	—	11	3,187	—	—	—	—	8	3,598	4	1,261	—	—	—	—	—	—	—	—	33	93,486	Sri Lanka
Tanzania	—	—	1	499	5	6,696	1	384	4	1,031											23	35,613	Tanzania
Tonga	—	—	1	101	1	315	—	—	1	229											12	14,180	Tonga
Trinidad & Tobago	—	—	10	2,397	4	6,836			8	1,878									2	628	42	13,192	Trinidad & Tobago
Turks & Caicos Is.	—	—	1	129																	4	2,605	Turks & Caicos Is.
Uganda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5,510	Uganda
Zambia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5,511	Zambia
Total Commonwealth	8	26,226	1,427	653,031	479	1,166,419	287	326,888	1,048	317,118	362	398,699	10	71,033	15	51,050	77	85,527	379	269,125	8,049	55,568,205	Total Commonwealth
Albania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	900	—	—	—	—	—	—	—	—	30	55,870	Albania
Algeria	—	—	22	2,471	5	4,239	—	—	23	4,474	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1,360	182	1,055,962	Algeria
Angola	—	—	1	459	—	—	—	—	6	3,623			—	—	—	—	—	—	—	—	22	22,643	Angola
Argentina	—	—	188	38,363	19	37,253	1	195	34	11,141	9	18,850			1	3,040	—	—	13	30,196	401	1,677,169	Argentina
Austria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	53,284	Austria
Bahrain	—	—	4	420	—	—	1	194	13	2,163	—	—	—	—	—	—	—	—	2	836	25	6,409	Bahrain
Belgium	—	—	91	16,145	12	49,666	5	2,634	61	16,574	12	39,958	1	1,179	—	—	2	464	10	16,951	271	1,595,689	Belgium
Benin, People's Rep. of	—	—	5	627	—	—	—	—	1	182	—	—	—	—	—	—	—	—	1	165	7	912	Benin, People's Rep. of
Brazil	—	—	59	11,086	14	21,815	6	12,635	73	22,469	6	19,472	1	569	—	—	1	579	20	19,870	538	3,329,951	Brazil
Brunei	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	636	—	—	—	—	—	—	—	—	2	899	Brunei
Bulgaria	6	32,176	34	27,930	8	7,251	—	—	16	3,238	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2,178	186	964,156	Bulgaria
Burma	—	—	4	714	1	362	4	2,568	12	2,892	3	2,481	—	—	—	—	—	—	5	1,020	56	67,582	Burma
Cameroon	—	—	22	5,105	—	—	—	—	3	678	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	78,180	Cameroon
Cape Verde Republic	—	—	2	1,063	—	—	—	—	1	179	—	—	—	—	—	—	—	—	2	452	9	3,966	Cape Verde Republic
Chile	—	—	68	9,752	2	347	—	—	9	2,062	1	351	—	—	—	—	—	—	15	3,555	161	405,971	Chile
China, People's Rep. of	11	10,025	4	1,354	6	15,416	5	1,720	52	14,196	10	11,748	—	—	—	—	2	5,118	12	16,265	1,069	5,804,159	China, People's Rep. of
Taiwan, Province of	—	—	250	69,924	2	9,486	1	1,454	16	3,855	5	7,336	—	—	—	—	1	596	2	870			Taiwan, Province of
Colombia	—	—	1	119	—	—	1	191	1	117	2	4,937	—	—	—	—	—	—	—	—	52	247,240	Colombia
Comoro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	765	Comoro
Congo	—	—	12	2,638	—	—	—	—	2	542	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	4,172	Congo
Costa Rica	—	—	4	1,163	—	—	—	—	1	143	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	6,811	Costa Rica
Cuba	—	—	195	134,634	4	8,224	1	885	10	2,569	2	591	—	—	—	—	—	—	14	3,822	315	667,518	Cuba
Czechoslovakia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	148,689	Czechoslovakia
Denmark	2	830	375	75,455	81	239,487	6	7,502	34	14,774	42	14,005	5	12,107	6	8,841	1	495	39	25,659	1,407	5,331,365	Denmark
Dominican Republic	—	—	—	—	—	—	—	—	2	385	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	8,469	Dominican Republic
Ecuador	—	—	19	3,997	2	2,149	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1,000	55	197,244	Ecuador
Egypt	—	—	6	1,728	4	12,455	7	5,857	51	14,229	1	7,685	—	—	—	—	2	819	16	3,996	178	407,818	Egypt

Приложение

World Fleets: Analysis by Principal Types (continued)

Flag	Fish Factories & Carriers		Mining, Dry Cargo Vessels		Ferries & Passenger Vessels		Supply Ships & Tenders		Tugs		Dredgers		Livestock Carriers		Icebreakers		Research Ships		Miscellaneous (Non-Trading)		Total		Flag
	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	
El Salvador									1												2	1,993	El Salvador
Equatorial Guinea																					1	3,010	Equatorial Guinea
Ethiopia																			1	132	18	23,989	Ethiopia
Faroe Islands																			9	1,214	172	57,184	Faroe Islands
Finland			131	1,332	1	6,135			1	91	1	915			10	90,227	1	1,280	3	1,659	337	2,262,095	Finland
France			9	2,332	12	1,121			10	3,417	2	5,111					15	4,946	46	16,511	1,327	17,813,859	France
Gabon	1	9,139	561	1,479	16	24,372	21	13,476	156	28,197	19	1,111							3	1,061	15	98,641	Gabon
Gambia			1	723																			Gambia
German Dem. Rep.	8	83,733	139	161,305	17	46,419		1,135	8	2,521	3	3,[illegible]			1	2,254	4	1,941	27	22,138	447	1,486,838	German Dem. Rep.
Germany, Fed. Rep. of			144	137,[illegible]	141	136,308	50	9,981	67	65,[illegible]	4	1,[illegible]	2	452	3	3,793	9	1,780	37	19,959	1,975	9,941,114	Germany, Fed. Rep. of
Greece	2	1,667	301	4[illegible],421	250	954,723			1	1[illegible]	4	1,[illegible]	5	1,502	—	—	2	1,[illegible]	99	17,954	3,344	29,547,669	Greece
Guatemala			1	250					1	91											8	41,854	Guatemala
Guinea			2	398		367			1	[illegible]									2	256	11	12,597	Guinea
Guinea-Bissau			1			219															1	219	Guinea-Bissau
Honduras			13	1,412															5	2,988	63	104,907	Honduras
Hungary																					19	63,036	Hungary
Iceland			58	43,[illegible]	5	2,[illegible]			1	91		1,051							14	8,697	375	866,703	Iceland
Indonesia			243	1[illegible],[illegible]					1	2,[illegible]		13,[illegible]					4	3,425	33	20,627	1,032	1,163,172	Indonesia
Iran	3	458	28	21,[illegible]	43	25,[illegible]	14	[illegible]	14	8,[illegible]	1	2,[illegible]							1	5,[illegible]	103	1,802,861	Iran
Iraq			70	1,[illegible]	3	1,[illegible]	1	1,[illegible]	14	8,[illegible]							2	1,[illegible]	7	5,[illegible]	110	1,135,249	Iraq
Irish Republic			5	2,[illegible]	3	1,[illegible]			11	2,[illegible]	1	1,[illegible]							6	1,[illegible]	98	281,[illegible]	Irish Republic
Israel			27	9,[illegible]	7	21,[illegible]	8	4,[illegible]	17	2,[illegible]	1	1,[illegible]									58	664,651	Israel
Italy			2	2,[illegible]					11	5,[illegible]													Italy
Ivory Coast			243	39,[illegible]	166	2[illegible],[illegible]	5	2,[illegible]	230	51,[illegible]	1	1,[illegible]	4	2,[illegible]	—	—	2	1,[illegible]	55	51,[illegible]	1,698	18,181,183	Ivory Coast
Jamaica	1	398	36	11,[illegible]					2	1,[illegible]					—	—	—	—	—	—	59	185,787	Jamaica
Japan	51	[illegible]	2,943	6[illegible],[illegible]	481	7[illegible],[illegible]	18	6,[illegible]	651	187,[illegible]	1	[illegible]	1	8,[illegible]	—	—	13	19,[illegible]	306	146,[illegible]	9,642	40,035,453	Japan
Jordan			1	581					1	210	1	2,[illegible]									2	606	Jordan
Kampuchea																					3	3,[illegible]	Kampuchea
Korea (North)	6	[illegible]	1	2,[illegible]																	19	89,[illegible]	Korea (North)
Korea (South)	15	[illegible]	139	241,[illegible]	19	[illegible]	1	286	11	5,[illegible]									1	422	1,842	3,[illegible],[illegible]	Korea (South)
Kuwait	2	[illegible]	93	13,[illegible]	3	[illegible]	3	380	21	6,[illegible]			5	38,[illegible]	—	—	—	—	5	1,[illegible]	226	1,831,[illegible]	Kuwait
Lebanon			4	590									3	4,[illegible]					1	[illegible]	163	227,089	Lebanon
Liberia		[illegible]	7	224	6	48,[illegible]	8	4,[illegible]	7	2,[illegible]	1	6,[illegible]	2	4,[illegible]	—	—	—	—	13	[illegible],[illegible]	2,617	79,[illegible],[illegible]	Liberia
Libya			9	1,[illegible]	3	30,[illegible]	1	2,[illegible]	6	2,[illegible]	1	[illegible]							4	2,[illegible]	53	[illegible],[illegible]	Libya
Madagascar			8	2,[illegible]					2	[illegible]					—	—	—	—	1	[illegible]	44	39,[illegible]	Madagascar
Maldive Islands			10	2,[illegible]					2	[illegible]											45	180,681	Maldive Islands
Mauritania			2	1,[illegible]																	4	1,[illegible]	Mauritania
Mexico			4	3,[illegible]																			Mexico
Morocco			195	37,[illegible]		45,[illegible]	2	1[illegible]	29	1,[illegible]	12	7[illegible],[illegible]							6	1,[illegible]	381	[illegible],[illegible]	Morocco
Mozambique, People's Rep.	1	[illegible]	24	6,[illegible]	1	[illegible]			1	[illegible]	2	[illegible]							3	1,[illegible]	91	214,[illegible]	Mozambique, People's Rep.
Netherlands			2	4,[illegible]			1	[illegible]	3	4,[illegible]	2	[illegible]			—	—			1	342	58	27,618	Netherlands
Nicaragua			95	88,[illegible]	21	126,[illegible]	3	2,[illegible]	23	[illegible]	21	[illegible]	3	4,[illegible]			3	5,[illegible]	35	69,[illegible]	1,254	5,[illegible],[illegible]	Nicaragua
Nigeria			15	4,[illegible]					2	[illegible]											38	34,[illegible]	Nigeria
Norway	6	[illegible]	426	203,[illegible]	113	[illegible],[illegible]	32	17,[illegible]	18	7[illegible],[illegible]	2	[illegible]	1	295	2	285	11	7,[illegible]	61	104,[illegible]	2,738	27,[illegible],[illegible]	Norway
Oman			4	3,[illegible]						15									1	990	10	6,[illegible]	Oman
Pakistan			2	[illegible]	3	[illegible]		[illegible]	7	[illegible]	7	6,[illegible]							1	100	53	9,[illegible]	84	475,[illegible]	Pakistan
Panama	7	[illegible]	3,[illegible]	[illegible],[illegible]	44	2[illegible],[illegible]	10	9[illegible],[illegible]	199	[illegible],[illegible]	14	[illegible],[illegible]	4	11,934	—	—			9	3,957	82	242,[illegible]	3,267	[illegible],[illegible],[illegible]	Panama
Paraguay					4	2,[illegible]							1	728					1	[illegible]	36	21,[illegible]	Paraguay
Peru			[illegible]	12[illegible]					1	[illegible]	1	[illegible]							6	[illegible]	481	155,419	Peru
Philippines	1	[illegible]	[illegible]	[illegible],[illegible]	66	31,[illegible]	2	162	39	[illegible]	1	480					3	1,[illegible]	4	[illegible]	504	1,146,529	Philippines
Poland	1	[illegible]	116	[illegible],[illegible]	21	[illegible]	1	176	57	[illegible]	4	[illegible]			1	1,352	3	563	15	6,159	753	3,447,517	Poland
Portugal			15	12,[illegible]	7	[illegible]	3	4,[illegible]	32	[illegible]	1	[illegible]			—	—			5	1,651	350	1,281,479	Portugal
Qatar									4	[illegible]									4	1,[illegible]	19	36,710	Qatar
Rumania	4	[illegible]	49	54,[illegible]	2	[illegible]	2	1,[illegible]	17	[illegible]	5	4,[illegible]	1	[illegible]					1	[illegible]	207	1,218,[illegible]	Rumania
Saudi Arabia				364	4	[illegible]	1	[illegible]	14	[illegible]			2	4,[illegible]					8	[illegible]	189	1,[illegible],[illegible]	Saudi Arabia
Senegal			47	4,[illegible]					5	[illegible]			—	—			1	[illegible]	—	—	35	28,[illegible]	Senegal
Somali Republic									1	179											11	155,[illegible]	Somali Republic
South Africa	2	[illegible]	174	65,[illegible]	1	[illegible]	1	1,[illegible]	42	[illegible]	3	[illegible]	—	—	—	—	1	228	15	6,[illegible]	297	476,[illegible]	South Africa
Spain	8	[illegible]	1,797	[illegible]	30	[illegible]	1	[illegible]	80	[illegible]	10	[illegible]	—	—	—	—	—	—	51	[illegible]	2,726	[illegible],[illegible]	Spain
Sudan									6	1,[illegible]			—	—					—	—	13	43,[illegible]	Sudan
Surinam									8	[illegible]			—	—					2	284	12	7,[illegible]	Surinam
Sweden			62	14,[illegible]	58	[illegible],[illegible]	5	5,[illegible]	99	20,[illegible]	3	[illegible]	—	—	11	23,[illegible]	2	1,[illegible]	16	6,[illegible]	728	1,[illegible],[illegible]	Sweden
Switzerland					1								—	—	—	—			1	2,[illegible]	28	[illegible],[illegible]	Switzerland
Syria									6	[illegible]			—	—	—	—			1	[illegible]	33	29,[illegible]	Syria
Thailand			3	[illegible]			2	[illegible]	18	1,[illegible]	5	[illegible]	—	—	—	—	2	461	2	[illegible]	108	260,[illegible]	Thailand
Togo			1	134									—	—	—	—	—	—	—	—	1	[illegible]	Togo
Tunisia									14	2,[illegible]											39	[illegible],[illegible]	Tunisia
Turkey			8	1,[illegible]	1	2[illegible]			31	[illegible]	2	1,[illegible]					1	750	14	[illegible]	448	1,288,[illegible]	Turkey
U.S.S.R.	4	[illegible]	2	[illegible]	[illegible]	[illegible],[illegible]			622	[illegible],[illegible]	30	[illegible],[illegible]	—	—	16	177,[illegible]	149	2[illegible],[illegible]	172	[illegible],[illegible]	8,167	21,[illegible],[illegible]	U.S.S.R.
United Arab Emirates	573	[illegible],[illegible]	3,[illegible]	[illegible],[illegible]	273	[illegible],[illegible]	3	[illegible]	15	2,[illegible]			1	289	—	—	1	345	12	3,[illegible]	80	152,[illegible]	United Arab Emirates
United States of America			1	[illegible]	—	[illegible]	2	[illegible]					—	—	2	21,[illegible]	62	44,[illegible]	105	[illegible],[illegible]	4,[illegible]	15,[illegible],[illegible]	United States of America
United States of America	9	[illegible]	1,[illegible]	[illegible],[illegible]	91	2[illegible],[illegible]	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	2[illegible],[illegible]	9	[illegible],[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	45	[illegible],[illegible]	Uruguay
Venezuela			14	[illegible]	1	[illegible]			7	[illegible]	1	[illegible]	1	1,[illegible]	—	—	2	208	1	[illegible]	179	[illegible],[illegible]	Venezuela
Vietnam			23	[illegible]	12	[illegible]			36	[illegible]	3	[illegible]	—	—	—	—	—	—	1	[illegible]	69	[illegible],[illegible]	Vietnam
Yemen Arab Republic			17	2,[illegible]	1	[illegible]			1	[illegible]	1	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	4	[illegible]	Yemen Arab Republic
Yemen, People's Dem. Rep.									1	179			—	—	—	—	—	—	—	—	16	[illegible],[illegible]	Yemen, People's Dem. Rep.
Yugoslavia			7	[illegible]					4	[illegible]			—	—	1	159	2	331	11	[illegible]	499	[illegible],[illegible]	Yugoslavia
Zaire			3	[illegible]					26	[illegible]											38	[illegible],[illegible]	Zaire
Zambia	1	312	5	[illegible]	55	[illegible]			5	[illegible]	4	[illegible]											Zambia
World total	762	[illegible],[illegible]	19,[illegible]	[illegible],[illegible]	[illegible]	[illegible],[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],[illegible]	[illegible]	[illegible],[illegible]	65	177,[illegible]	88	[illegible],[illegible]	429	[illegible],[illegible]	[illegible]	[illegible],[illegible]	[illegible]	[illegible],[illegible]	World total

ДОКУМЕНТ A/CONF.89/6/Add.2

[Подлинный текст на английском языке]
[4 ноября 1977 года]

ЗАПИСКА СЕКРЕТАРИАТА В ОТНОШЕНИИ РАССМОТРЕНИЯ АЛЬТЕРНАТИВЫ D ПРОЕКТА ПОЛОЖЕНИЙ О ВСТУПЛЕНИИ КОНВЕНЦИИ В СИЛУ

1. Текст статей проекта конвенции о морской перевозке грузов, касающихся осуществления конвенции, оговорок и других заключительных положений, подготовленных Генеральным секретарем (A/CONF.89/6), включает, среди прочего, четыре альтернативы «Статьи [ ]. Вступление в силу». Одна из этих альтернатив — альтернатива D — ставит вступление Конвенции в силу в зависимость от информации, содержащейся в таблице, озаглавленной "Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping" (Анализ грузов, погруженных и разгруженных в ходе международных морских перевозок), которая приводится в соответствующем выпуске "United Nations Statistical Yearbook".

2. В выпуске "United Nations Statistical Yearbook" «Анализ грузов, погруженных и разгруженных в ходе международных морских перевозок» приводится в таблице 159. С тем чтобы оказать конференции содействие в рассмотрении альтернативы проекта положений о вступлении в силу, в приложении к данному документу воспроизводится таблица 159 выпуска "United Nations Statistical Yearbook".

Приложение

159. Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping
Thousand metric tons

Country or area	1972							
	Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées			
		Petroleum — Pétrole				Petroleum — Pétrole		
	Total	Crude — Brut	Products — Produits	Dry cargo — Cargaisons sèches	Total	Crude — Brut	Products — Produits	Dry cargo — Cargaisons sèches
WORLD	3,273,327	1,513,138	354,769	1,405,420	3,235,496	1,515,550	337,882	1,382,064
AFRICA	413,135	272,090	8,990	132,055	94,927	51,266	8,933	34,728
Algeria	* 44,267	36,161	* 3,499	4,587	* 5,752		* 150	* 5,602
Angola	15,847	* 13	* 96	* 15,738	2,064	–	136	1,928
Benin	142			142	546		240	306
Cape Verde	* 10	–	–	* 10	410	–	* 174	* 236
Comoros	9	–	–	9	54	–	17	37
Congo	2,654	* 2,050	–	* 604	993	–	* 269	* 724
Egypt	* 6,986	* 4,500	301	2,185	* 9,860	* 2,890	* 999	5,971
Equatorial Guinea	* 60	–	–	* 60	* 140	–	* 5	* 135
Ethiopia	393	–	135	568	1,004	* 669	* 87	* 247
Fr. Territory of the Afars and the Issas	151	–	–	151	759	–	* 493	* 266
Gabon	* 7,708	* 6,038	* 770	* 900	356	–	* 6	* 350
Gambia	16	–	4	12	120	–	25	95
Ghana	2,294	–	218	2,076	2,787	1,064	* 1	* 1,722
Guinea	* 1,500	–	–	* 1,500	* 1,701	–	* 251	* 1,450
Guinea-Bissau	40	–	–	40	172	–	31	141
Ivory Coast	* 6,063	–	87	5,995	3,495	255	150	2,110
Kenya	2,551	–	395	2,156	4,173	2,716	124	1,333
Liberia	25,713	–	–	25,713	1,133	446	* 1	* 686
Libyan Arab Republic	* 187,166	184,861	* 2,286	19	5,051	–	834	4,217
Madagascar	692	–	196	496	1,116	646	24	446
Mauritania	* 8,500	–	–	* 8,500	* 350	–	* 97	* 253
Mauritius	900	–	–	900	731	–	* 283	* 448
Morocco	14,527	–	12	14,515	6,042	2,262	249	3,531
Mozambique	12,146	–	163	11,983	4,793	792	171	3,830
Nigeria	* 91,442	89,064	378	* 2,000	* 6,200	–	90	* 6,110
Réunion	316	–	–	316	335	–	* 205	* 130
St. Helena	1	–	–	1	9	–	* 1	* 8
Sao Tome and Principe	20	–	–	20	35	–	* 5	* 30
Senegal	2,396	–	* 41	* 2,343	2,337	668	1,005	734
Seychelles	2	–	–	12	110	–	32	78
Sierra Leone	* 3,150	–	* 10	* 3,140	* 830	* 300	* 81	* 449
Somalia	475	–	–	475	457	–	72	385
South Africa	* 18,615	–	* 20	18,595	22,265	* 13,665	* 1,198	* 7,412
Sudan	1,175	–	–	1,175	2,181	* 300	* 115	* 706
Togo	2,253	–	–	2,253	385	–	109	276
Tunisia	16,625	13,713	81	2,831	2,212	1,030	346	1,836
United Rep. of Cameroon	891	–	–	891	1,067	–	* 324	* 849
United Rep. of Tanzania								
Tanganyika	1,061	–	353	708	2,602	415	373	814
Zanzibar	* 56	–	–	* 56	* 96	–	* 13	* 77
Western Sahara	585	–	–	585	256	–	65	191
Zaire	549	–	* 205	* 344	1,481	732	* 215	* 534
AMERICA, NORTH	484,663	9,187	76,675	398,801	647,255	289,802	146,777	210,676
Antigua	* 229	–	* 222	* 7	* 657	* 596	* 1	* 61
Bahamas	* 15,251	–	11,531	* 3,720	* 16,580	14,295	885	* 1,400
Barbados	* 155	–	* 3	* 152	* 592	* 160	* 232	* 200
Belize	* 110	–	–	* 110	* 140	–	* 49	* 91
Bermuda	* 100	–	–	* 100	* 405	–	* 205	* 200

For general notes and footnotes, see end of table

159. Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux

Milliers de tonnes métriques

1974

Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées				
Total	Petroleum — Pétrole: Crude Brut	Petroleum — Pétrole: Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Petroleum — Pétrole: Crude Brut	Petroleum — Pétrole: Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Pays ou zone
5,304,218	**1,497,558**	**335,310**	**3,471,350**	**3,253,489**	**1,418,287**	**311,905**	**1,431,317**	**MONDE**
388,003	**247,991**	**9,099**	**131,003**	**185,050**	**29,454**	**9,565**	**66,231**	**AFRIQUE**
* 47,824	34,466	* 3,678	4,710	* 2 443		* 153	* 2,290	Algérie
16,568	7 377	* 262	* 8 929	2 954		163	2,787	Angola
127			127	611		131	440	Benin
27			27	273		* 169	* 104	Cap-Vert
* 10	—		* 10	* 60	—	* 9	* 51	Comores
2,764	* 2,450		* 314	645		* 290	* 355	Congo
* 4,344	* 2,320	575	1 449	* 17,394	* 2,000	* 548	8,844	Egypte
* 45			* 45	* 145		* 17	* 128	Guinée équatoriale
681		01	578	814	* 610	* 42	* 162	Ethiopie
139			139	728		* 505	* 223	Terr. Français des Afars et des Issas
* 10,306	9,021	* 485	* 550	226		* 6	* 345	Gabon
99		5	94	110		19	91	Gambie
2,118		289	1 829	3 381	1 108	* 2	* 2,198	Ghana
* 1,550			* 1 550	* 990		* 293	* 317	Guinée
53			53	134		26	108	Guinée-Bissau
3,821		153	3,668	3,586	1,418	25	2 143	Côte d'Ivoire
2,468		526	1,942	4 054	2,018	167	1,079	Kenya
25,211		1	25,210	* 1 125	955	* 3	* 167	Liberia
* 74,065	72,105	* 1,957	3	6 411		1 354	5 139	République arabe Libyenne
673		302	371	1 112	604	16	492	Madagascar
* 8,600			* 8 600	* 366	—	* 93	* 273	Mauritanie
861			861	802		* 295	* 507	Maurice
21,475		10	21 465	6 619	2 585	235	3,759	Maroc
10 938		21	10 917	3,985	255	188	3,546	Mozambique
* 881 674	104 765	* 59	* 2 200	* 5 206	—	536	* 4,674	Nigéria
213			213	813		* 136	* 677	Réunion
1	—	—	1	11		* 1	* 10	Sainte-Hélène
* 35	—	—	* 35	* 40	—	* 5	* 35	Sao Tome et Principe
2 605		* 57	* 2 548	2,015	673	852	493	Sénégal
11	—	—	3	106	—	* 36	* 70	Seychelles
* 2,209		* 1	* 3,199	* 1,800	* 510	* 25	* 465	Sierra Leone
* 500	—	—	* 500	* 450		* 80	* 370	Somalie
* 89,100		* 39	49,039	* 25,012	* 12,600	* 1,037	* 11,335	Afrique du Sud
884	—	—	884	1,901	* 710	* 745	* 446	Soudan
2,643			2,643	583		101	286	Togo
15,667	11,347	135	4,185	3,977	845	378	2,756	Tunisie
858			858	1 211		* 106	* 923	Rép.-Unie du Cameroun
1,112	—	193	919	1,454	1 016	89	1,227	Rép.-Unie de Tanzanie
* 55			* 55	* 95		* 13	* 82	Tanganyika
* 600	—	—	* 600	* 250	—	* 50	* 200	Zanzibar
587		* 205	* 382	* 1,341	* 657	* 254	* 430	Sahara occidental[1]
								Zaire
466,825	**9,750**	**68,472**	**388,603**	**633,471**	**295,848**	**122,586**	**215,037**	**AMERIQUE DU NORD**
* 227		* 220	* 7	* 583	* 420	* 123	* 40	Antigua
* 13,206		* 10,264	* 3,500	* 33,327	* 12,000	* 2,227	* 100	Bahamas
* 134			* 134	* 676	* 45	* 361	* 330	Barbade
* 115			* 115	* 140		* 50	* 90	Belize
* 100	—		* 100	* 470		* 268	* 202	Bermudes

[1] Voir la fin du tableau pour la remarque générale et les notes.

159. Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping (continued)

159. Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux (suite)

Thousand metric tons — Milliers de tonnes métriques

Country or area	1973								1974								Pays ou zone
	Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées				Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées				
		Petroleum — Pétrole				Petroleum — Pétrole				Petroleum — Pétrole				Petroleum — Pétrole			
	Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	
AMERICA, NORTH (continued)																	AMERIQUE DU NORD (suite)
British Virgin Islands	*5	—	—	*5	36	—	8	28	*6	—	—	*6	36	—	8	28	Iles Vierges britanniques
Canada	112,436	961	6,084	105,391	65,961	20,109	4,888	40,764	106,100	1,515	5,174	99,411	60,694	19,207	3,200	38,287	Canada
Cayman Islands	*4	—	—	*4	*37	—	19	*18	*5	—	—	*5	*38	—	*20	*18	Iles Caïmanes
Costa Rica	1,539	—	—	1,539	1,301	447	169	685	1,469	—	—	1,464	1,450	*400	*133	*917	Costa Rica
Cuba	5,407	—	—	5,407	12,077	5,243	*1,841	*4,993	6,430	—	—	6,430	11,029	*5,350	*1,850	*3,829	Cuba
Dominica	*45	—	—	*45	*31	—	*8	*23	*45	—	—	*45	*32	—	*9	*23	Dominique
Dominican Republic	3,424	—	—	3,424	*1,915	*775	*490	*650	3,466	—	—	3,466	*2,065	*950	*465	*650	République Dominicaine
El Salvador	410	—	—	410	1,349	*612	*11	726	433	—	—	433	1,444	*595	*12	837	El Salvador
Greenland	77	—	—	77	278	—	168	110	*80	—	—	*80	*280	—	174	*106	Groenland
Grenada	*25	—	—	*25	*106	—	*21	*85	*24	—	—	*24	*104	—	*20	*84	Grenade
Guadeloupe	332	—	—	332	573	—	122	451	*260	—	—	*260	*595	—	115	*480	Guadeloupe
Guatemala	690	—	—	690	1,225	*940	*23	*262	*810	—	—	*810	*1,300	*950	*36	*314	Guatemala
Haiti[1]	877	—	—	877	356	—	*121	*235	913	—	—	913	348	—	*123	*225	Haïti[1]
Honduras	1,842	—	*222	*1,620	*1,157	*681	*9	*467	*1,850	—	200	*1,650	*1,158	682	46	*500	Honduras
Jamaica	*10,147	35	72	*10,050	*4,141	*1,780	*161	*2,200	*8,557	—	57	*8,500	*4,862	*2,220	*442	*2,200	Jamaïque
Martinique	435	—	119	316	875	486	—	389	*475	—	167	*308	*875	516	—	*359	Martinique
Mexico	11,663	—	772	10,891	10,454	3,546	2,614	4,294	13,268	534	1,326	11,408	8,962	1,505	1,483	5,974	Mexique
Montserrat	—	—	—	—	32	—	9	23	—	—	—	—	*34	—	*9	*25	Montserrat
Netherlands Antilles	*44,713	3,375	38,338	*2,800	*52,130	45,293	5,812	*1,025	*37,323	*570	*34,153	*2,600	*45,930	*40,500	*4,380	*1,050	Antilles néerlandaises
Nicaragua	656	—	*3	*653	1,163	*575	*72	*516	697	—	—	697	1,305	*560	*41	*704	Nicaragua
Panama	1,255	—	540	715	4,225	3,648	20	557	1,198	—	*510	*688	4,088	3,506	*30	*552	Panama
Canal Zone	*156	—	*121	*35	*4,850	—	*4,200	*650	*84	—	*49	*35	*4,750	—	*4,000	*750	Zone du Canal
St. Kitts-Nevis-Anguilla	30	—	—	30	60	—	*9	*51	*27	—	—	*27	44	—	*9	*35	St-Christophe-et-Nièves et Anguilla
St. Lucia	38	—	—	38	143	—	25	118	53	—	—	53	139	—	24	115	Sainte-Lucie
St. Pierre and Miquelon	2	—	—	2	102	—	79	23	2	—	—	2	83	—	65	18	St-Pierre-et-Miquelon
St. Vincent	27	—	—	27	70	—	*9	*61	36	—	—	36	69	—	*9	*60	St. Vincent
Trinidad and Tobago	*21,650	4,736	15,504	*1,610	*16,101	14,651	50	*1,400	*22,783	7,001	*14,382	*1,400	*16,280	*14,683	*97	*1,500	Trinité-et-Tobago
Turks and Caicos Islands	*4	—	—	*4	*10	—	*2	*8	*4	—	—	*4	*10	—	*2	*8	Turques et Caïques, Iles
United States*	250,194	*90	*2,978	247,126	422,102	*150,456	*124,303	147,343	245,531	*130	*1,910	243,491	424,902	*169,329	*102,791	152,782	Etats-Unis*
United States Virgin Islands[7]	*755	—	*166	*589	*26,464	25,344	231	*889	*621	—	*120	*501	*25,369	*24,400	269	*900	Iles Vierges américaines[7]
AMERICA, SOUTH	**313,788**	**124,755**	**57,199**	**131,834**	**83,547**	**41,514**	**4,699**	**37,334**	**315,091**	**102,365**	**55,853**	**156,873**	**90,522**	**43,184**	**4,195**	**43,163**	AMERIQUE DU SUD
Argentina	*14,380	—	15	*14,365	*9,760	*2,088	*940	*6,732	*15,360	—	40	*15,320	*9,230	*2,646	*660	*5,924	Argentine
Brazil	64,059	2,080	1,751	60,278	49,769	32,111	1,775	15,883	78,462	619	423	77,420	54,898	32,731	1,767	20,400	Brésil
Chile	*10,605	*524	51	*10,030	*5,800	*3,140	*338	*2,322	*12,663	*344	149	*12,170	*6,717	*3,729	*88	*2,900	Chili
Colombia	*4,916	1,340	*1,876	*1,700	*2,300	—	*32	*2,268	*3,845	68	*1,505	2,272	*2,583	—	*30	2,553	Colombie
Ecuador	11,880	9,937	—	1,943	*1,940	894	*14	*1,032	10,338	8,342	—	1,996	*2,118	*850	*14	*1,254	Equateur
Falkland Islands (Malvinas)	*2	—	—	*2	*22	—	*2	*20	*2	—	—	*2	*22	—	*2	*20	Iles Falkland (Malvinas)
French Guiana	33	—	—	33	148	—	35	113	*25	—	—	*25	*135	—	31	*104	Guyane française
Guyana	*2,990	—	—	*2,990	*1,070	—	*570	*500	*2,950	—	—	*2,950	*1,075	—	*495	*580	Guyane
Peru	12,329	*17	*200	*12,112	*3,500	*1,575	*219	*1,706	11,881	*190	*225	*11,466	*3,780	*1,500	321	*1,949	Pérou
Surinam	*4,900	—	—	*4,900	*1,300	—	*643	*657	*4,900	—	—	*4,900	*1,360	—	*666	*694	Surinam
Uruguay	*627	—	6	*621	2,749	1,706	*111	*932	*863	—	11	*852	2,784	1,698	*121	*945	Uruguay
Venezuela	*187,067	110,907	*53,300	*22,860	*5,189	—	*20	*5,169	*173,802	92,802	*53,500	*27,500	*5,840	—	—	*5,840	Venezuela
ASIA	**1,321,227**	**1,034,257**	**85,888**	**201,082**	**885,848**	**366,721**	**55,599**	**463,528**	**1,360,929**	**1,073,819**	**80,035**	**207,075**	**910,022**	**362,659**	**57,566**	**489,797**	ASIE
Bahrain	10,992	—	10,916	76	684	—	64	620	12,478	—	12,408	70	982	—	73	909	Bahreïn
Bangladesh	1,023	—	—	1,023	5,759	*550	*102	*5,107	*950	—	*5	*945	*5,795	*575	*110	*5,110	Bangladesh
Brunei	12,819	10,390	—	2,429	387	—	*50	*337	11,253	*8,550	—	*2,703	405	—	*45	*360	Brunei
Burma	654	—	—	654	509	*200	*20	*289	*660	—	—	*660	*565	*250	*15	*300	Birmanie

For general note and foot-notes, see end of table.

Voir la fin du tableau pour la remarque générale et les notes.

159. Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping (continued)

Thousand metric tons

Country or area	1973							
	Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées			
	Total	Petroleum — Pétrole: Crude Brut	Petroleum — Pétrole: Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Petroleum — Pétrole: Crude Brut	Petroleum — Pétrole: Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches
ASIA (continued)								
China	*10,100	*1,000	*100	*9,000	*15,000	*—	*—	*15,000
Cyprus	1,167	—		1,167	2,255	661	269	1,325
Democratic Kampuchea[a]	50	—		50	583	—	*162	*421
East Timor[16]	*15	—	—	*15	*39	—	5	*34
Hong Kong	4,465	-	69	4,396	13,542	—	4,838	8,504
India[1]	52,027	-	*302	*51,725	29,306	15,443	*13,681	*12,818
Indonesia	73,761	49,438	8,823	20,196	9,943	—	1,181	8,762
Iran	274,503	263,728	*8,915	*1,860	5,516	—	—	5,516
Iraq	*41,883	1,270		611	1,509	—	—	1,509
Israel	*27,004	*23,770	*356	*2,478	*30,222	*24,590	*357	*5,275
Japan[1]	55,986	35	762	55,189	388,279	248,089	26,300	313,084
Jordan	811			811	436	—	—	436
Korea, Dem. People's Rep.	*854	—		*654	*1,210	—	585	*625
Korea, Rep. of	7,964	4	731	7,229	31,798	14,082	244	17,422
Kuwait[2]	*149,190	132,763	*15,900	927	1,295	—	—	1,296
Lebanon	41,667	40,436	—	1,031	3,278		305	2,973
Macau	58	—	—	58	775	—	32	743
Malaysia:								
East Sabah	5,618	—	—	5,618	1,359	—	310	1,049
Sarawak	6,581	3,390	3,010	181	696		118	578
West	5,609	*50	*156	*5,403	8,452	*2,706	*1,228	*4,524
Maldives	1	—	—	1	*11		*1	*9
Oman	84,398	84,393	—	5	*1,355	—	*1,328	427
Pakistan[1]	1,201	—	*393	*2,808	3,307	2,710	646	3,647
Philippines	16,765		386	16,382	13,928	9,256	83	4,589
Qatar	*28,000	27,485	—	*515	792	—	*100	*292
Saudi Arabia[14]	*335,480	318,502	*16,950	*28	*3,500		—	*3,500
Singapore	*21,406	21	*15,681	5,704	*36,579	21,241	*6,549	8,791
Socialist Republic of Viet Nam[13]								
Former Dem. Rep. of Viet-Nam	*400	—	—	*400	630	—	230	*400
Former Rep. of South Viet-Nam	*170	—	—	170	*6,000	—	*5,250	*750
Sri Lanka	1,177	—	*20	*1,157	3,403	1,758	44	1,601
Syrian Arab Republic	34,751	33,954	—	797	2,211	—	*164	*2,047
Thailand	8,349	—	514	7,835	12,809	7,540	1,081	4,188
Turkey	4,798	—	751	4,047	16,074	9,406	126	6,642
United Arab Emirates	*34,833	*33,668	—	*1,165	*900		*320	*580
Yemen	19	—	—	19	531	-	107	*424
Yemen, Democratic	2,873	—	*2,196	*677	1,726	3,124	*301	*337
EUROPE	**467,360**	**30,296**	**96,030**	**341,034**	**1,444,057**	**759,777**	**115,123**	**569,157**
Albania	*2,600	--	—	*2,600	*720		*20	*700
Belgium	*31,218	9	*5,698	25,511	62,202	15,240	4,279	42,687
Bulgaria	2,198	—		2,198	12,671	9,652	*1,519	*6,500
Denmark[1]	*12,790		2,205	*10,085	*38,520	9,719	9,841	*18,960
Faeroe Islands	98	—	—	98	282	—	82	200
Finland	12,392		147	12,645	24,480	9,522	3,731	11,147
France	17,952	—	*8,000	*29,952	219,573	137,336	*8,500	*53,737
German Dem. Rep.	2,648	—	*30	*2,618	13,111	5,013	—	8,098
Germany, Fed. Rep. of	27,791	17	2,184	25,590	110,230	40,758	9,760	59,712
Gibraltar	8	—	—	8	339		214	125

For general note and foot-notes see end of table

159. Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux (suite)

Milliers de tonnes métriques

Pays ou zone	1974							
	Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées			
	Total	Pétroleum Crude Brut	Pétrole Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Pétroleum Crude Brut	Pétrole Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches
ASIE (suite)								
Chine	* 84,150	* 4,000	* 150	* 10,000	* 16,000	* —	* ..	* 16,000
Chypre	1,013			1,013	1,404	518	149	745
Kampuchea démocratique[5]	* 50			* 50	* 485		* 85	* 400
Timor oriental[11]	* 13			* 13	* 40		* 6	* 34
Hong-kong	4,920	-	81	4,839	13,709	—	5,000	8,709
Inde	20,922		* 160	* 20,562	31,495	14,629	* 3,685	* 13,181
Indonésie	80,889	54,033	5,668	20,366	10,944	—	1,584	8,360
Iran	279,064	268,273	* 9,265	* 1,526	8,258	-	-	8,258
Iraq	50,907	50,069	—	838	2,847	—	—	2,847
Israël	* 29,866	* 25,950	* 776	* 2,958	* 55,385	* 26,790	* 352	* 5,903
Japon[4]	67,153	3	2,114	65,036	569,898	298,101	30,210	228,859
Jordanie	1,116	—		1,116	347	—	—	167
Corée, Rép. populaire dém.	* 1,200	—	..	* 1,200	* 1,450	—	942	* 508
Corée, République de	8,251*	3	716	1,513	13,829	13,512	128	17,969
Koweït[4]	* 124,324	110,847	* 12,866	877	1,571	—		1,571
Liban	25,034	24,856		178	4,006		407	3,599
Macao	147	—	—	147	299		* 36	* 263
Malaisie:								
Orientale: Sabah	3,839	—	—	3,839	1,594	—	* 343	* 1,256
Sarawak	5,821	* 3,025	* 1,696	* 1,098	* 710	—	* 11n	* 594
Occidentale	5,566	* 100	* 146	* 5,326	9,191	* 2,850	* 1,210	* 5,109
Maldives	*	—	—	*	* 11	—	* 1	* 10
Oman	14,269	14,266		3	* 1,511		* 1,668	843
Pakistan[3]	3,037	—	* 587	* 2,686	2,559	* 1,700	* 630	* 3,829
Philippines	12,964		127	12,841	14,532	8,443	113	5,334
Qatar	* 25,400	24,636		* 764	582		* 134	* 448
Arabie Saoudite[14]	* 392,110	373,639	* 18,430	* 41	* 8,000	—		* 8,000
Singapour	* 14,751	80	* 13,985	5,956	* 36,397	23,059	* 4,099	9,239
République socialiste du Viet-Nam	* 750	—	—	* 750	* 650	—	293	* 357
Ancienne Rép. dém. du Viet-Nam	* 160	—	—	* 160	* 3,460	—	* 2,790	* 330
Ancienne Rép. du Sud-Viet-Nam	1,119	—	* 20	* 1,099	5,334	1,422	75	* 3,837
Sri Lanka	29,622	29,066	—	556	5,837	—	* 996	* 2,836
République arabe syrienne	9,985	—	141	9,764	31,578	* 6,890	8,022	* 16,356
Thaïlande	4,105	—	688	3,617	17,970	9,966	353	* 7,416
Turquie	* 82,841	* 81,641		* 1,200	* 8,021		* 421	* 600
Emirats arabes unis	25	—		25	578	—	113	465
Yémen	2,106	—	* 2,000	* 226	3,349	2,709	* 12	1,004
	475,754	**23,545**	**89,188**	**363,101**	**1,444,025**	**721,223**	**111,022**	**612,380**
EUROPE								
Albanie	* 2,700			* 2,700	* 340	—	* 20	* 320
Belgique	* 30,279	25	* 6,521	24,233	85,880	13,206	5,073	65,601
Bulgarie	2,103	—	—	2,103	20,059	10,629	* 1,815	* 7,515
Danemark[2]	* 12,750	—	1,181	* 10,367	* 39,680	9,283	10,148	* 20,249
Iles Feroe	* 105	-	—	* 105	306	—	99	207
Finlande	11,440	—	229	11,211	25,306	9,468	2,903	* 12,935
France	38,498	—	* 8,000	* 30,498	221,833	151,613	* 7,000	* 63,220
Rép. dém. allemande	2,954	—	* 30	* 2,924	15,849	5,207	--	8,842
Allemagne, Rép. fed. d	35,503	37	3,031	32,439	115,119	47,343	8,007	59,770
Gibraltar	5			5	635		271	132

Voir la fin du tableau pour la remarque générale et les notes

159. Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping (continued)

159. Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux (suite)

Thousand metric tons

Milliers de tonnes métriques

Country or area	1973								1974								Pays ou zone
	Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées				Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées				
	Total	Petroleum — Pétrole: Crude — Brut	Petroleum — Pétrole: Products — Produits	Dry cargo — Cargaisons sèches	Total	Petroleum — Pétrole: Crude — Brut	Petroleum — Pétrole: Products — Produits	Dry cargo — Cargaisons sèches	Total	Petroleum — Pétrole: Crude — Brut	Petroleum — Pétrole: Products — Produits	Dry cargo — Cargaisons sèches	Total	Petroleum — Pétrole: Crude — Brut	Petroleum — Pétrole: Products — Produits	Dry cargo — Cargaisons sèches	
EUROPE (continued)																	EUROPE (suite)
Greece	8,846		2,490	6,356	35,251	12,921	* 591	* 1,145	12,119	—	* 1,346	* 10,934	23,284	2,691	* 792	* 17,795	Grèce
Iceland	401	—		401	7,100		658	642	363			363	1,373	—	618	755	Islande
Ireland	* 3,158	2	482	* 2,675	* 11,402	2,725	2,938	* 5,739	* 3,387		422	* 2,965	* 10,856	2,932	2,924	* 5,000	Irlande
Italy	37,041	168	23,842	13,031	233,336	107,521	8,183	61,633	35,920	902	19,733	15,285	225,515	152,379	9,136	63,980	Italie
Malta	94	—	—	94	941	—	339	602	91	—	—	91	916	—	* 171	* 745	Malte
Netherlands	88,121	25,168	25,079	37,874	263,633	135,729	46,583	81,321	85,120	18,856	21,641	44,623	250,916	13,972	18,725	118,219	Pays-Bas
Norway	42,490	1,551	2,114	38,824	22,325	7,038	4,369	10,876	40,549	1,582	1,223	37,744	22,644	6,729	3,748	12,167	Norvège
Poland	28,666	—	605	28,061	15,945		1,253	4,692	33,388		626	32,762	18,060		1,015	17,045	Pologne
Portugal	3,308	—	167	3,221	10,966	4,282	1,174	5,510	3,470		263	3,207	13,072	5,265	1,023	6,184	Portugal
Romania	* 6,300	—	* 2,300	* 4,200	* 10,643	4,143		* 6,500	* 7,000		* 2,500	* 4,500	* 12,000	4,538	—	* 7,462	Roumanie
Spain[15]	3,038	14	1,081	11,943	71,395	40,356	581	29,681	18,031	206	4,567	13,258	76,569	42,264	2,486	31,819	Espagne[15]
Sweden[4]	49,126	461	1,159	38,306	50,487	1,399	18,922	30,166	41,384	1,035	1,859	38,490	55,211	1,311	20,901	32,961	Suède[4]
United Kingdom	55,058	2,852	* 5,336	38,827	221,085	114,594	20,040	86,451	53,219	1,012	14,586	38,141	213,909	113,266	15,010	85,591	Royaume-Uni
Yugoslavia	1,942	91	198	1,653	* 16,341	8,317	* 537	7,717	3,992		268	3,724	* 13,068	5,422	* 585	7,061	Yougoslavie
OCEANIA	169,536	283	2,893	157,358	42,944	13,270	6,751	22,923	179,410	178	3,513	176,719	47,753	13,519	7,131	27,063	OCEANIE
American Samoa	56	—	—	56	264	—	154	110	65	—	—	65	319	—	134	185	Samoa américaines
Australia	144,510	283	2,389	141,838	25,898	8,427	3,456	13,965	161,055	178	2,470	158,447	29,265	8,518	3,334	17,171	Australie
Christmas Island	366	—	—	366	66	—	* 31	* 35	1,214	—	—	1,214	52	—	* 36	* 16	Ile Christmas
Cook Islands	16	—	—	16	28		* 3	* 25	10	—	—	10	21	—	* 5	* 16	Iles Cook
Fiji	451	—	33	418	764		355	409	* 480		35	* 445	682		359	323	Fidji
French Polynesia	54	—	—	54	442	—	* 140	* 302	* 40	—	—	* 40	* 428	—	* 143	* 285	Polynésie française
Gilbert Islands	246	—	—	246	21	—	2	19	* 800	—	—	* 800	* 25	—	* 4	* 21	Iles Gilbert
Guam	* 150	—	* 79	71	* 1,064	* 1,620	* 184	* 260	* 835	—	* 48	35	* 2,065	* 1,650	* 175	* 240	Guam
Nauru[4]	* 2,400	—	—	* 2,400	* 45		* 30	* 15	* 2,000	—	—	* 1,000	* 50		* 35	* 15	Nauru[4]
New Caledonia	2,150	—	—	2,150	1,211		785	426	3,565	—	—	3,565	1,264		860	421	Nouvelle-Calédonie
New Hebrides	88	—	—	88	139	—	36	93	104	—	—	104	143		35	108	Nouvelles-Hébrides
New Zealand	7,452	—	2	7,450	10,801	3,133	937	6,731	7,514	—	—	7,514	12,070	5,551	1,904	* 5,615	Nouvelle-Zélande
Pacific Islands	* 18	—	—	* 18	* 113	—	* 64	* 53	* 21	—	—	* 21	* 125	—	* 71	* 54	Iles du Pacifique
Papua New Guinea[4]	* 631	—	—	* 631	925		* 530	* 395	* 700	—	—	* 700	* 1,000	—	* 505	* 495	Papouasie-Nouvelle-Guinée[4]
Solomon Islands	54	—	—	154	62	—	25	37	* 145	—	—	* 145	* 70	—	* 27	* 42	Iles Salomon
Tonga	31	—	—	31	19		* 9	* 10	46	—	—	46	21		* 9	* 12	Tonga
Western Samoa	51	—	—	51	77		12	65	24			24	51		* 12	* 39	Samoa-Occidental
USSR	112,620	* 43,270	* 27,094	* 43,256	36,918	13,200	* —	* 23,718	118,206	* 40,000	* 38,230	* 47,976	22,046	4,400	* —	* 17,646	URSS

Note. Analysis by type of cargo presented in this table are mostly estimates based on the information available in external trade statistics and also on the data shown in the international sea-borne shipping table (table 158). Petroleum products exclude bunkers and those products not generally carried by tankers, namely paraffin wax, petroleum coke, asphalt and lubricating oil which are included with the data for dry cargo. See also the general note to table 158.

[1] Twelve months beginning 1 April of year stated.

[2] Including Kuwait's share of trade in the Neutral Zone.

[3] Twelve months ending 30 June of year stated.

[4] Including Pacific Ports. Excluding shipments to and from U.S. Virgin Islands.

[5] Including international ferry traffic.

[6] Formerly Cambodia.

[7] Excluding shipments to and from United States and Puerto Rico.

[8] Formerly Spanish Sahara.

[9] Including data for Okinawa prefecture.

[10] Formerly Portuguese Timor.

[11] Twelve months ending 30 September of year stated.

[12] Including Canary Islands, Ceuta and Melilla previously presented separately in African area.

[13] Formerly Democratic Republic of Viet-Nam and Republic of South Viet-Nam.

[14] Including Saudi Arabia's share of trade in the Neutral Zone.

Remarque. Les analyses par type de cargaison présentées dans ce tableau sont principalement des estimations fondées sur les renseignements disponibles dans les statistiques du commerce extérieur et aussi sur les données du tableau relatif aux transports maritimes internationaux (tableau 158). Les produits dérivés du pétrole ne comprennent pas les combustibles de soute et les produits non transportés en général par bateau citerne à savoir paraffine, coke de pétrole, asphalte et les huiles de graissage qui sont compris avec les données des cargaisons sèches. Voir également la remarque générale au tableau 158.

[1] Douze mois commençant le 1er avril de l'année indiquée.

[2] Y compris la partie du trafic de la Zone neutre de Koweït.

[3] Douze mois finissant le 30 juin de l'année indiquée.

[4] Y compris Porto Rico. A l'exclusion du trafic avec les Iles Vierges américaines.

[5] Y compris le trafic international par ferry.

[6] Anciennement Cambodge.

[7] A l'exclusion du trafic avec les Etats-Unis et Porto Rico.

[8] Anciennement Sahara espagnol.

[9] Comprend les données pour la préfecture d'Okinawa.

[10] Anciennement Timor portugais.

[11] Douze mois finissant le 30 septembre de l'année indiquée.

[12] Y compris Canaries, Ceuta et Melilla précédemment présentées séparément dans la zone d'Afrique.

[13] Anciennement la République démocratique du Viet-Nam et la République du Sud Viet-Nam.

[14] Y compris la partie du trafic de la Zone neutre de l'Arabie Saoudite.

D. АНАЛИЗ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПРАВИТЕЛЬСТВ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОТНОШЕНИИ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ И ПРОЕКТА СТАТЕЙ, КАСАЮЩИХСЯ ВЫПОЛНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ, ОГОВОРОК И ДРУГИХ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ, ПОДГОТОВЛЕННЫХ ГЕНЕРАЛЬНЫМ СЕКРЕТАРЕМ

Документ A/CONF.89/8

[Подлинный текст на английском языке]
[10 декабря 1977 года]

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
I. ВВЕДЕНИЕ	1 — 6	30
II. АНАЛИЗ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ	7 — 267	32
A. Замечания и предложения в отношении проекта конвенции в целом	7 — 13	32
B. Замечания и предложения в отношении положений проекта конвенции	14 — 254	33
ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	14 — 45	33
Статья 1. Определения	14 — 35	33
Статья 2. Сфера применения	36 — 44	35
Статья 3. Толкование Конвенции	45	36
ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА	46 — 157	36
Статья 4. Период ответственности	46 — 52	36
Статья 5. Основания ответственности	53 — 98	37
Статья 6. Пределы ответственности	99 — 119	44
Статья 7. Применение в отношении недоговорных исков	120 — 121	49
Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности	122 — 135	49
Статья 9. Палубный груз	136 — 141	51
Статья 10. Ответственность перевозчика и фактического перевозчика	142 — 148	51
Статья 11. Сквозная перевозка	149 — 157	52
ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ	158 — 171	54
Статья 12. Общее правило	158 — 161	54
Статья 13. Особые правила об опасном грузе	162 — 171	54
ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ	172 — 198	56
Статья 14. Выдача коносамента	172 — 173	56
Статья 15. Содержание коносамента	174 — 181	56
Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила	182 — 185	57
Статья 17. Гарантии грузоотправителя	186 — 194	57
Статья 18. Другие документы, помимо коносамента	195 — 198	59
ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ	199 — 241	59
Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке	199 — 211	59
Статья 20. Исковая давность	242 — 254	61
Статья 21. Юрисдикция	212 — 217	63
Статья 22. Арбитражное разбирательство	218 — 231	64
ЧАСТЬ VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ	232 — 241	65
Статья 23. Договорные условия	242 — 244	65
Статья 24. Общая авария	245 — 251	65
Статья 25. Другие конвенции	252 — 254	66
C. Замечания и предложения в отношении проекта статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений	255 — 267	66

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий документ, в котором содержится анализ замечаний и предложений правительств и заинтересованных международных организаций[1] в отношении проекта конвенции о морской перевозке грузов (см. документ A/CONF. 89/5, выше), а также проекта статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений, подготовленных Генеральным секретарем (см. документы A/CONF. 89/6 и Add. 1 и 2, выше), подготовлен для представления Конференции в соответствии с решением Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), принятым Комиссией на своей девятой сессии (12 апреля — 7 мая 1976 года)[2].

2. В настоящем документе рассматриваются все замечания, полученные на 31 октября 1977 года, а на эту дату замечания и предложения были получены от следующих правительств и международных организаций[3]:

Правительства

Австралии, Австрии, Белорусской Советской Социалистической Республики, Германии, Федеративной Республики, Германской Демократической Республики, Ирака, Канады, Катара, Маврикия, Нидерландов, Норвегии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Франции, Чада, Чехословакии и Швеции;

Международные организации

Афро-азиатский консультативно-правовой комитет, Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Латинской Америки, Международный морской комитет, Международная организация гражданской авиации, Международная торговая палата, Международная палата по судоходству, Международная ассоциация судовладельцев, Международный союз морского страхования и Центральное бюро международных железнодорожных перевозок в Берне[4].

3. При проведении настоящего анализа замечания и предложения рассматриваются после статей или, там, где это необходимо, после пунктов или подпунктов статьи, к которым они относятся. В тех случаях, когда замечания или предложения касаются не какого-то конкретного пункта статьи, а статьи в целом, они рассматриваются под рубрикой «Статья в целом». Поскольку настоящий анализ является дополнением к документу A/CONF. 89/7 и добавлениям к нему, в которых замечания и предложения воспроизводятся полностью, здесь излагается лишь существо отдельных замечаний и предложений и основная аргументация, приводимая в их обоснование. Для облегчения, там, где это может показаться необходимым, сравнения с подлинным текстом какого-либо замечания следует иметь в виду, что замечания и предложения воспроизводятся в документе A/CONF.89/7 и в добавлениях к нему в пронумерованных пунктах, поэтому ссылки в настоящем документе делаются на номера этих пунктов. Если в предложении содержится проект текста, вносящего изменения в проект конвенции, то такой проект текста воспроизводится в настоящем документе полностью[5].

4. В ряде замечаний проводится сравнение с положениями других транспортных конвенций. Эти положения при анализе таких замечаний воспроизводятся в подстрочных примечаниях. Хотя в ряде замечаний содержатся ссылки на положения Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссель, 25 августа 1924 года), и на Протокол изменений к этой Конвенции (Брюссель, 23 февраля 1968 года), положения этих документов здесь не воспроизводятся, поскольку они содержатся в документе, который будет представлен Конференции и в который будет включена таблица сравнения юридических положе-

[1] Замечания и предложения, полученные на 1 октября 1977 года, воспроизводятся в документе A/CONF.89/7, а замечания и предложения, полученные после этого, воспроизводятся в качестве добавлений к этому документу. Во введении к документу A/CONF.89/7 приводится справочная информация о получении замечаний и предложений.

[2] См. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать первая сессия, Дополнение № 17*, пункт 44.

[3] Помимо замечаний и предложений, содержащихся в документе A/CONF.89/7, в настоящем документе анализируются также замечания и предложения, представленные правительствами Ирака и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.

[4] Конференции будут представлены некоторые документы Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию. Эти документы перечислены в пункте 4 документа A/CONF. 89/4 («Методы работы и процедуры Конференции»). Здесь анализ этих документов не проводится из-за их большого объема и специального характера, а также из-за того, что все эти документы, кроме одного, были выпущены до того, как ЮНСИТРАЛ одобрила проект конвенции о морской перевозке грузов.

[5] Следует, однако, отметить, что согласно временным правилам процедуры Конференции (документ A/CONF.89/3) такие проекты текстов, для того чтобы считаться предложениями, внесенными в предусматриваемом правилами порядке, должны представляться на Конференции в соответствии с правилом 28 временных правил процедуры.

ний этих двух документов и проекта Конвенции о морской перевозке грузов[6].

Используемые сокращения

5. Для обозначения международных организаций, представивших замечания по проекту конвенции, используются следующие сокращения:

ААКПК	Афро-азиатский консультативно-правовой комитет
ЭКЛА	Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Латинской Америки
ММК	Международный морской комитет
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
МТП	Международная торговая палата
МПС	Международная палата по судоходству
МАС	Международная ассоциация судовладельцев
МСМС	Международный союз морского страхования
ЦБМЖП	Центральное бюро международных железнодорожных перевозок, Берн.

6. Для обозначения транспортных конвенций, упоминаемых при проведении настоящего анализа, используются следующие сокращения:

Конвенция об аресте 1952 года	Международная конвенция относительно наложения ареста на морские суда, подписанная в Брюсселе 10 мая 1952 года (United Nations, *Treaty Series*, vol. 439, p. 195; *Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся прави международной торговли*, опубликованный ЮНСИТРАЛ, том II, глава II)
Афинская конвенция 1974 года	Афинская конвенция о морской перевозке пассажиров и их багажа 1974 года, подписанная в Афинах 13 декабря 1974 года (документ ИМКО, в продаже под № 75.03.E)
Брюссельская конвенция 1924 года	Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанная в Брюсселе 25 августа 1924 года (League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXX, p. 157; *Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, опубликованный ЮНСИТРАЛ, том II, глава II)
Брюссельский протокол 1968 года	Протокол изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года, подписанный в Брюсселе 23 февраля 1968 года (*Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, подписанный ЮНИСТРАЛ, том II, глава II)
Конвенция СИМ	Международная конвенция о перевозке грузов по железным дорогам, подписанная в Берне 25 октября 1952 года (United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, p. 336)
Конвенция СИВ	Международная конвенция о перевозках пассажиров и багажа по железной дороге, подписанная в Берне 25 октября 1952 года (United Nations, *Treaty Series*, vol. 242, p. 354)
Конвенция ДИГ	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, подписанная в Женеве 19 мая 1956 года (United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, p. 189)
Гвадалахарская конвенция 1961 года	Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору, подписанная в Гвадалахаре 18 сентября 1961 года (ИКАО, документ 8181)
Гаагский протокол 1955 года	Протокол об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, подписанный в Гааге 28 сентября 1955 года (United Nations, *Treaty Series*, vol. 478, p. 371)
Лондонская конвенция 1976 года	Конвенция об ограничении ответственности по морским протестам 1976 года, подписанная в Лондоне 19 ноября 1976 года (ИМКО документ LEG/CONF. 5/10)
Монреальский протокол №4	Монреальский протокол № 4 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября

[6] «Таблица сравнения юридических положений, касающихся международного регулирования морской перевозки грузов» (документ TD/B/C.I/SL/19/Supp.1, подготовленный Секретариатом ЮНКТАД).

1955 года, подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года (ИКАО, документ 9148)

Варшавская конвенция 1929 года — Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года (League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, p. 11)

II. АНАЛИЗ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

A. Замечания и предложения в отношении проекта конвенции в целом

7. В замечаниях по проекту конвенции в целом мнение о том, что ее положения в принципе приемлемы и что проект конвенции может служить хорошей основой для проведения дискуссии на Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, высказали следующие правительства и международные организации: Австралия (пункты 3 — 5)[7], Австрия (пункт 1), Германии, Федеративная Республика (пункт 1), Ирак (пункт 1), Канада (общее замечание), Катар (пункты 8 — 11, 35), Маврикий (пункты 1 — 2, 4), Нидерланды (пункт 1), Норвегия (пункты 1 — 4), Соединенное Королевство (пункт 1), Соединенные Штаты Америки (пункты 1 — 3), Франция (пункты 1 — 3), Чехословакия (пункты 1, 7), Швеция (пункты 1 — 2), ААКПК (пункт 1) и ЦБМЖП (пункты 10 — 11).

8. Упомянутые в пункте 7, выше, правительства и международные организации приводят следующие доводы в поддержку своего общего одобрения проекта конвенции:

a) проект конвенции в целом представляет собой тщательно продуманный и сбалансированный компромисс между различными правовыми и экономическими системами, а также между интересами всех участников договоров морской перевозки грузов (Австралия, пункт 3; Норвегия, пункты 2 — 4; Соединенные Штаты Америки, пункты 1 и 2, и Франция, пункт 2);

b) положения проекта являются более совершенными по сравнению с соответствующими положениями Брюссельской конвенции 1924 года (Катар, пункты 8 — 11 и 35; Маврикий, пункт 4; Норвегия, пункт 2; Соединенные Штаты Америки, пункт 2, и Швеция, пункты 1 и 2);

c) проект служит интересам согласования норм о морской перевозке с положениями международных конвенций, регулирующих другие виды транспортных перевозок, и он, возможно, облегчит принятие в будущем конвенции о перевозках с использованием различных видов транспорта (Австрия, пункт 1; Соединенные Штаты Америки, пункт 3; Франция, пункт 1, и ЦБМЖП, пункты 10 и 11);

d) при формулировании проекта конвенции должным образом учитывались принципы, изложенные в резолюции Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок, принятой на ее сессии 1971 года[8] (Канада, изложение общего замечания; Катар, пункты 10, 11 и 35; Норвегия, пункт 1, и Чехословакия, пункт 7).

9. За исключением правительства Маврикия все правительства и международные организации (перечисленные в пункте 7, выше), которые сочли, что проект конвенции в целом является в принципе приемлемым и может служить основой для рассмотрения Конференцией Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, указав на это, отметили в то же время, что в нынешнем тексте все еще имеются отдельные недостатки, и предложили соответствующие пути их ликвидации[9]. Австралия (пункты 4 и 5), Соединенные Штаты Америки (пункт 4) и Франция (пункт 3) подчеркивают, что статьи проекта конвенции, в отношении которых они не высказывают конкретных замечаний, являются полностью приемлемыми в их нынешней формулировке.

10. Норвегия (пункт 3) и Швеция (пункт 3) подчеркивают, что новая Конвенция о морской перевозке грузов должна быть сформулирована таким образом, чтобы быстро получить всемирное признание, так чтобы в течение сравнительно непродолжительного периода времени она могла бы заменить собой другие международные конвенции по данному вопросу.

11. МТП (пункт 8), МПС (пункт 2) и МСМС (пункт 7) высказывают определенные оговорки в отношении приемлемости проекта конвенции и выражают точку зрения, согласно которой, — по крайней мере в том, что касается правового режима ответственности перевозчика, — интересам международной торговли в большей мере служило бы сохранение в силе Брюссельской конвенции 1924 года с изменениями, внесенными в нее Брюссельским протоколом 1968 года.

12. Австралия (пункт 1), Германии, Федеративная Республика (пункт 2), Германская Демократическая Республика (пункт 20), Канада (пункт 4), Норвегия (пункт 8), Соединенное Королевство (пункт 3) и Швеция (пункт 12) особо оговорили за собой право

[7] Эти пункты указывают пункты замечаний и предложений соответствующих правительств и международных организаций, которые фигурируют в документе A/CONF.89/7.

[8] TD/B/C.4/86, приложение 1; воспроизводится также в *Ежегоднике Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том II, 1971 год*, часть вторая, глава III, приложение II.

[9] О замечаниях такого рода речь пойдет ниже, при рассмотрении соответствующих статей проекта конвенции, к которым они относятся.

представить дополнительные поправки на дипломатической Конференции.

Название проекта конвенции

13. Белорусская Советская Социалистическая Республика (пункт 1), Союз Советских Социалистических Республик (пункт 1) и МАС (пункт 1) отмечают, что проектом конвенции не охватываются все вопросы, связанные с морской перевозкой грузов, указывая в качестве примера на то, что пунктом 3 статьи 2 исключается возможность его применения к перевозкам по чартер-партиям. Поэтому они предлагают, чтобы проект конвенции назывался «Конвенция об унификации некоторых правил, регулирующих морскую перевозку грузов».

B. Замечания и предложения в отношении положений проекта конвенции

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Статья в целом

Предлагаемые дополнительные определения

14. Австрия (пункт 3) и Катар (пункт 12) предлагают включить дополнительно в проект конвенции определение термина «грузоотправитель». Австрия предлагает следующую формулировку: «Грузоотправитель означает любое лицо, которым или от имени которого договор морской перевозки груза был заключен с перевозчиком и для которого морская перевозка груза осуществляется».

15. Австрия (пункт 4) предлагает также включить в проект определения терминов «порт погрузки» и «порт разгрузки», с тем чтобы определенно показать, что сфера этих терминов не ограничивается только районами соответствующих портов, сформулировав их следующим образом:

a) «Порт погрузки» означает любой порт или место, в котором судно было фактически загружено;

b) «Порт разгрузки» означает любой порт или место, в котором судно было фактически разгружено.

16. Катар (пункт 12) предлагает включить в статью 1 определение термина «судно».

Пункт 1

17. Канада (пункт 1*d*) выражает согласие с определением термина «перевозчик» и одобряет различие, проведенное между этим термином и термином «фактический перевозчик».

18. Соединенные Штаты (пункт 5) предлагает изменить в этом пункте выражение «от имени которого» выражением «с разрешения которого», дабы обеспечить, что лицо, «от имени которого», но без разрешения которого заключен договор морской перевозки грузов, не будет считаться ответственным по такому договору.

Пункт 2

19. Канада (пункт 1*d*) выражает согласие с определением термина «фактический перевозчик» и с различием, проводимым между этим термином и термином «перевозчик».

20. ИКАО (пункт 1) предлагает положить в основу определения «фактический перевозчик» определение этого термина, содержащееся в статье 1 с Гвадалахарской конвенции 1961 года, которое гласит: «Фактический перевозчик означает любое другое лицо, помимо перевозчика по договору, которое в силу полномочий от перевозчика по договору осуществляет всю перевозку или часть ее... Такое полномочие презюмируется при отсутствии доказательства о противном».

21. Ирак (пункт 2) и ААКПК (пункт 2) предлагают рассмотреть вопрос о возможности включения в этот пункт непосредственно после слова «которому» слова «впоследствии».

Пункт 3

22. Катар (пункт 13) выражает неудовлетворенность тем, как в проекте конвенции определен термин «грузополучатель».

Пункт 4

23. Катар (пункт 14), Франция (пункт 1) и МПС (пункт 9) отмечают, что определение термина «груз» в проекте конвенции охватывает живых животных, которые были специально исключены из определения груза, содержащегося в Брюссельской конвенции 1924 года. МПС отмечает, что перевозка живых животных сопряжена с особыми рисками и проблемами. По мнению МПС, по поводу такого вида перевозки между грузоотправителями и перевозчиками должны заключаться специальные договоры и он не должен входить в обязательную сферу регулирования проекта конвенции.

24. Белорусская Советская Социалистическая Республика (пункт 2), Германская Демократическая Республика (пункт 2), МПС (пункт 11) и МАС (пункт 2) выражают определенные оговорки в связи с включением упаковки в определение термина «груз» на том основании, что перевозчики должны быть защищены от претензий, предъявляемых при нормальном износе упаковки. Белорусская ССР и СССР предлагают обеспечить достижение этой цели за счет соответствующего изменения пункта 1*b* статьи 15 и за счет уточнения определения термина «груз».

25. Германская Демократическая Республика (пункт 4), МПС (пункт 11) и МАС (пункт 2) предлагают дать такую формулировку определения термина «груз», чтобы в нем говорилось только о прочной, многократно используемой упаковке, как, например, контейнеры. Германская Демократиче-

ская Республика и МАС[10] предлагают исключить выражения «или когда они упакованы» и «или упаковку» из определения термина «груз», а МПС выступает за дополнительное включение после слова «упаковку» выражения «предназначенную для многократного повторного использования».

26. Чтобы не допустить возможность коллизии с Афинской конвенцией 1974 года, МПС (пункт 10) предлагает прямо оговорить, что из определения «груз» исключается «багаж пассажиров», ответственность за который регулируется Международной конвенцией о морской перевозке пассажиров и их багажа, подписанной в Афинах 13 декабря 1974 года[11].

27. МПС (пункт 12) выражает точку зрения, согласно которой проект конвенции должен содержать положение, позволяющее грузоотправителям и перевозчикам договариваться о том, что на некоторые специально определенные виды груза действие проекта конвенции не распространяется.

Пункт 5

28. Австралия (пункты 6 — 12) и Соединенные Штаты (пункт 6) выражают беспокойство, что этот пункт может быть истолкован как ограничивающий сферу проекта конвенции только регулированием перевозок из одного порта в другой и, следовательно, исключающий из этой сферы все перевозки, при которых «сквозная перевозка» либо начинается, либо заканчивается в удаленном от моря месте, даже если значительный отрезок таких перевозок приходится на морскую перевозку.

29. Чтобы ликвидировать основание для такого беспокойства, Соединенные Штаты предлагают следующее определение термина «договор перевозки»: «"Договор перевозки" означает любой договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем в соответствии со статьей 2».

30. Австралия (пункт 6) отмечает, что Брюссельская конвенция 1924 года применяется в отношении морского отрезка перевозок по сквозным коносаментам из удаленных от моря пунктов или в них. Для сохранения такой же защиты грузоотправителей и грузополучателей и по проекту конвенции, по мнению Австралии (пункты 7 — 12), необходимо расширить сферу действия проекта конвенции, с тем чтобы им регулировались морские отрезки перевозок по всем договорам, которыми предусматривается морская перевозка грузов; по крайней мере до принятия всеобъемлющей конвенции, регулирующей смешанные перевозки. Австралия (пункт 12) предлагает включить дополнительно в заключительные статьи проекта конвенции положение, направленное на разрешение этой проблемы[12].

31. Чтобы охватить случаи, когда перевозчик только договаривается о морской перевозке груза, однако не обязуется сам перевезти этот груз, Соединенное Королевство (пункт 4) предлагает заменить содержащееся в определении термина «договор перевозки» выражение «обязуется перевезти морем груз» выражением «обязуется, что груз будет перевезен морем».

32. МПС (пункты 13 — 14) предлагает предусмотреть, чтобы определением термина «договор перевозки» исключались определенные виды договоров, которые обычно заключаются между грузоотправителями и перевозчиками «на общепринятых условиях», как, например, договоры о перевозке личных вещей, транспортных средств и экспериментальных грузов. МПС отмечает, что в этих случаях определение стоимости груза для целей страхования является делом весьма трудным и что, с тем чтобы не допускать чрезмерного страхования и сопряженного с этим увеличения стоимости фрахта, было бы предпочтительно предусмотреть, что сам грузоотправитель решает, на какую сумму следует осуществить страхование.

Пункт 6

33. Соединенные Штаты (пункты 7 — 10) и МТП (пункты 11 — 13) отмечают, что нынешнее определение термина «коносамент» охватывает лишь оборотные коносаменты, которые должны предъявляться для получения груза, и что оно, следовательно, исключает не являющиеся оборотными транспортные накладные и «именные» коносаменты. Они отмечают, что случаев использования оборотных коносаментов становится все меньше и меньше вследствие возрастания скорости транспортировки грузов, увеличения объема перевозок, не связанных с предоставлением банковских кредитов, все более широкого использования машинной обработки данных вместо традиционной «бумажной документации».

34. Соединенные Штаты (пункт 10) предлагают изменить формулировку этого пункта следующим образом: «Коносамент» означает документ, который служит доказательством договора морской перевозки груза и принятия или погрузки груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этого груза».

35. МТП (пункт 13) предлагает отразить в проекте конвенции расширение использования машинной обработки данных в области транспортных перево-

[10] Текст соответствующих поправок, которые Белорусская ССР, СССР и МАС предлагают внести в пункт 1*b* статьи 15, см. в пункте 4 анализа замечаний по статье 15.

[11] Аналогичное замечание МПС в отношении пункта 3 статьи 25 см. в пункте 254, ниже, относительно замечаний по статье 25.

[12] Анализ замечаний Австралии и Соединенных Штатов Америки, отмеченных в пунктах 28 — 30, выше, в той мере, в какой они касаются смешанных перевозок, см. в пунктах 261 и 262, ниже, относительно анализа замечаний по проекту статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений, содержащегося в части C, ниже. Предлагаемый Австралией текст воспроизводится в качестве альтернативы A статьи «Смешанные перевозки», содержащейся в тексте проекта статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений, подготовленного Генеральным секретарем (документ A/CONF.89/6).

зок и указывает, как на образец, на Монреальский протокол № 4[13].

СТАТЬЯ 2. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья в целом

36. Канада (пункт 1 *a*) и Франция (пункт 1) одобряют применение проекта конвенции ко всем договорам морской перевозки груза, включая договоры, которые не подтверждаются коносаментами.

37. Австралия (пункты 6 — 12) указывает, что положения о сфере применения проекта конвенции необходимо уточнить, дабы обеспечить регулирование морского отрезка смешанной перевозки груза. Австралия (пункт 12) предлагает включить дополнительно в заключительные статьи проекта конвенции положения, направленные на разрешение этой проблемы[14].

38. МПС (пункты 15 — 18) выражает точку зрения, согласно которой обязательное применение проекта конвенции ко всем договорам морской перевозки груза нежелательно. МПС указывает, что имеются случаи, как, например, при перевозке экспериментальных грузов и грузов, не имеющих коммерческой ценности, когда грузоотправители не хотят иметь защиту, обеспечиваемую проектом конвенции. Чтобы стороны в договоре перевозки могли по соглашению между собой исключить применение проекта конвенции, МПС предлагает дополнительно включить в статью 2 следующий пункт:

«В тех случаях, когда коносамент или аналогичный товарораспределительный документ не выдается, стороны могут положительным образом договориться, что Конвенция не применяется, при условии, что документ, подтверждающий договор, выдан и содержание такого соглашения вписано в такой документ и подписано грузоотправителем»[15].

Пункт 1

39. Соединенные Штаты (пункт 11) выражают точку зрения, согласно которой определяемая в этом случае сфера применения проекта конвенции должна охватывать не только порты загрузки и разгрузки, предусматриваемые в договоре перевозки, но также и фактические порты погрузки и разгрузки. Соединенные Штаты отмечают, что на практике порт разгрузки зачастую не указывается в договоре перевозки и что, согласно содержащемуся в пункте 6 статьи I определению термина «коносамент», не требуется указывать в нем порт разгрузки. Соединенные Штаты (пункт 11) предлагают изменить первую часть этого пункта путем объединения имеющихся подпунктов *a* и *b* в новый подпункт *a* и дополнительного включения в этот пункт двух новых подпунктов, так чтобы эта часть гласила:

«Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки груза между портами, находящимися в двух различных государствах, если:

a) порт погрузки или порт разгрузки, как это предусматривается в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или

b) порт погрузки находится в одном из договаривающихся государств, или

c) порт разгрузки находится в одном из договаривающихся государств, или

...»

40. МАС (пункт 3) отмечает, что держатель коносамента может договориться с перевозчиком о получении груза в другом порту, помимо предусмотренного в первоначальном договоре перевозки порта разгрузки, и предлагает следующую новую формулировку подпункта *b*: «Порт назначения, предусмотренный в договоре, или фактический порт разгрузки находится в одном из договаривающихся государств, или».

41. ААКПК (пункт 3) предлагает рассмотреть вопрос о возможности применения этого пункта к перевозке груза между государством и зависимой территорией.

Пункт 3

42. Германская Демократическая Республика (пункт 5) предлагает предусмотреть в этом пункте, что из сферы применения проекта конвенции исключаются тайм-чартеры, но не рейсовые чартеры. Германская Демократическая Республика предлагает следующий текст пункта 3:

«Положения настоящей Конвенции не применяются к тайм-чартерам»[16].

43. МАС (пункт 4) предлагает, с тем чтобы определенно показать, что отношения между перевозчиком и держателем коносамента всегда регулируются коносаментом, изменить формулировку второго предложения этого пункта следующим образом:

«Однако, если коносамент выдается в соответ-

[13] Относящаяся к данному вопросу статья Монреальского протокола № 4 гласит:

«*Статья 5*

1. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная.

2. Вместо авиагрузовой накладной, с согласия отправителя, могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик, по просьбе отправителя, выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами».

[14] См. сноску 12, выше.

[15] Аналогичные замечания МПС в отношении статьи 1 см. в пункте 27, выше, относительно анализа замечаний по статье 1.

[16] Германская Демократическая Республика (пункт 5) предлагает, в случае принятия ее предложения, исключить из текста пункта 4 статьи 2 второе предложение.

ствии с договором в форме чартера, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если держатель коносамента не является фрахтователем».

Пункт 4

44. Соединенное Королевство (пункт 5) предлагает, с тем чтобы уточнить, что, хотя договоры о перевозке крупных партий груза в целом исключаются из сферы действия проекта конвенции, отдельные перевозки по таким договорам охватываются ею, если только они не осуществляются по чартерам, изменить этот пункт следующим образом:

«Если договором предусматривается будущая перевозка груза несколькими партиями в течение согласованного периода времени, положения настоящей Конвенции не применяются к такому договору, однако (с учетом пункта 3 настоящей статьи) они применяются к перевозкам отдельных партий, осуществляемым в соответствии с таким договором».

СТАТЬЯ 3. ТОЛКОВАНИЕ КОНВЕНЦИИ

45. В отношении этой статьи не было представлено никаких замечаний или предложений.

ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

СТАТЬЯ 4. ПЕРИОД ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья в целом

Увеличение периода ответственности перевозчика

46. Канада (пункт 1 *b*), Катар (пункт 15), Маврикий (пункт 3) и Франция (пункты 1 и 4) одобряют то, что в этой статье период ответственности перевозчика увеличен по сравнению с периодом ответственности, установленным Брюссельской конвенцией 1924 года. Маврикий отмечает, что положениями статьи признается роль портовых властей и что они соответствуют применяемому национальному законодательству Маврикия. Франция (пункт 4) указывает, что эта статья является более ограничительной, чем применяемое французское законодательство, которое распространяется и на принятие груза перевозчиком за пределами порта погрузки и на передачу груза в месте, находящемся вне порта разгрузки.

47. МПС (пункты 19 — 21) выражает несогласие с увеличением периода ответственности перевозчика, приводя при этом следующие аргументы:

a) увеличение периода ответственности перевозчика приведет к тому, что страхование будет осуществляться перевозчиком, а не собственником груза;

b) точная продолжительность ответственности перевозчика будет неопределенной, что приведет к дорогостоящим тяжбам;

c) из-за наличия неопределенности осторожные собственники груза будут вынуждены продолжать осуществлять страхование точно так же, как если бы период ответственности перевозчика, предусматриваемый Брюссельской конвенцией 1924 года, оставался в силе. Поскольку же перевозчик будет также осуществлять страхование на увеличенный период ответственности, предусматриваемый для него проектом конвенции, груз будет подвергнут двойному страхованию, а это приведет к увеличению транспортных расходов;

d) благодаря увеличению периода, в течение которого перевозчик несет ответственность в соответствии с данной статьей, возрастает ответственность за хищения в порту, а не за морскую перевозку груза. Введение различных ставок страховых премий при страховании от хищений в порту с учетом, например, характера груза и «репутации» порта станет весьма сложным, и в результате этого фактические расходы по такому страхованию будут выше, когда оно станет лишь частью страхования гражданской ответственности перевозчика.

Пункты 1 и 2

Необходимость уточнения периода ответственности перевозчика

48. Германская Демократическая Республика (пункт 6), Соединенное Королевство (пункты 6 — 7), Соединенные Штаты (пункт 12), ММК (пункт 1) и МАС (пункт 5) отмечают, что период ответственности перевозчика, определяемый содержащимся в пункте 1 выражением: «период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки», принимая к тому же во внимание положения пункта 2 относительно периода, в течение которого «считается, что груз находится в ведении перевозчика», является неопределенным. Они отмечают, что морские перевозчики зачастую принимают груз не в порту погрузки, а в какой-нибудь иной точке (например, в удаленном от моря месте) или же в порту перегрузки и что морские перевозчики часто договариваются с грузоотправителями или грузополучателями о передаче груза в каком-нибудь месте, находящемся за географическими границами порта разгрузки.

Предложения об уточнении

49. С тем чтобы уточнить географические пределы ответственности перевозчика по проекту конвенции, вносятся следующие предложения по тексту либо пункта 1, либо пункта 2 этой статьи:

a) исключить из пункта 1 выражение «в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки» (Германская Демократическая Республика, пункт 6[17], МАС, пункт 5);

[17] Германская Демократическая Республика (пункт 6) отмечает, однако, что она бы все-таки предпочла использование альтернативного решения, предлагаемого ниже, в подпункте *b* этого пункта.

b) дать такие определения «порта погрузки» и «порта разгрузки», чтобы они включали конечные пункты перевозки, расположенные за пределами официальных границ морских портов (Германская Демократическая Республика, пункт 6);

c) включить дополнительно в пункт 2 *a* положение о том, что передача будет считаться осуществленной в порту разгрузки и в том случае, когда груз передан грузополучателю за пределами этого порта (Соединенное Королевство, пункт 7);

d) изменить вводную часть пункта 2, с тем чтобы она гласила:

«Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия им груза от грузоотправителя или перевозчика по дорожным, воздушным или внутренним водным путям в порту погрузки или его доставки в порт погрузки перевозчика до момента передачи перевозчиком груза».

Кроме этого, добавить следующий новый пункт 2 *d*:

«Груз вывозится перевозчиком за пределы порта разгрузки в ходе передачи его грузополучателю» (Соединенные Штаты Америки, пункт 12);

e) уточнить значение выражения «груз находится в ведении перевозчика», с тем чтобы исключить перевозку по суше и хранение на складе, которые не являются составной частью морской перевозки груза (ММК, пункт 1);

f) объединить в один пункт положения, содержащиеся сейчас в пунктах 1 и 2 (МАС, пункт 5).

Различие в ответственности перевозчика в порту погрузки и в порту разгрузки

50. Германская Демократическая Республика (пункт 7), Нидерланды (пункты 4 и 5), Соединенное Королевство (пункт 8) и МПС (пункты 22 и 23) отмечают, что в отношении «передачи» в том случае, когда законодательством или правилами, применяемыми в порту разгрузки, требуется, чтобы груз был передан властям или иной третьей стороне, ответственность перевозчика в соответствии с пунктом 2 *c* прекратится при передаче груза таким властям или другой третьей стороне. При этом, однако, указывается, что, согласно статье 4, перевозчик освобождается от ответственности, если в процессе «погрузки» от него точно так же требуется передать груз властям или третьей стороне.

Предложения об отождествлении ответственности перевозчика в порту погрузки и в порту разгрузки

51. Для освобождения перевозчика от ответственности также и в порту погрузки на период, в течение которого груз фактически находится, как этого требует законодательство, в ведении властей или иной третьей стороны, вносятся следующие предложения:

a) заменить пункт 2 *c* новым пунктом 3, гласящим:

«Груз не считается находящимся в ведении перевозчика в период, в течение которого он находится в руках властей или иной третьей стороны, которым в соответствии с законодательством или правилами, применяемыми в порту погрузки или, соответственно, разгрузки, груз должен быть передан перед погрузкой или, соответственно, после разгрузки» (Нидерланды, пункт 4)[18];

b) распространить содержащийся в пункте 2 *c* принцип освобождения перевозчика от ответственности в порту разгрузки в определенных случаях также и на порт погрузки (Соединенное Королевство, пункт 8);

c) изменить вступительную часть пункта 2, с тем чтобы она гласила:

«Для целей пункта 1 презюмируется, при отсутствии доказательств о противном, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия им груза на свое попечение в пределах территории порта до момента передачи им груза» (МПС, пункт 23).

Другие предложения

52. Германская Демократическая Республика (пункт 7) выражает точку зрения, согласно которой положения пункта 2 с необходимостью требуют установления международного режима, регулирующего ответственность за потери или повреждение груза лиц, к услугам которых морской перевозчик, грузоотправитель или грузополучатель могут быть вынуждены прибегать при доставке или передаче груза, по поводу которого заключен договор о морской перевозке груза. Германская Демократическая Республика отмечает, в частности, необходимость предоставления перевозчикам права регресса в отношении таких лиц.

СТАТЬЯ 5. ОСНОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Поддержка статьи 5

53. Канада (пункт 1 *c*) и Катар (пункт 17) с удовлетворением отмечают, что статьей 5 в значительной степени ликвидируются изъятия из ответственности перевозчика, перечень которых содержится в пункте 2 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года. Катар (пункт 16) и Франция (пункт 1) выражают поддержку в отношении общего принципа о бремени доказывания, который содержится в статье 5 и согласно которому презюмируется, что перевозчик, если только он не представит доказательств о противном, несет ответственность за гибель или повреждение груза, находящегося на его попечении.

---

[18] Нидерланды (пункт 5) отмечают, что в случае принятия их предложения необходимо будет изменить нумерацию пунктов: нынешний пункт 3 сделать пунктом 4, причем первое выражение этого пункта надо будет изменить так, чтобы оно гласило: «В пунктах 1, 2 и 3 настоящей статьи...»

54. Хотя в замечаниях МТП содержится критика новой системы ответственности, устанавливаемой данной статьей, МТП (пункт 9), тем не менее, отмечает, что в созданной ею рабочей группе по рассмотрению проекта конвенции один член группы (представитель грузоотправителей) выразил несогласие с этой позицией. По мнению выразившего несогласие члена рабочей группы МТП, новая система ответственности является логичной и учитывает коммерческие интересы соответствующих сторон.

Критика статьи 5

55. Во всех замечаниях с критикой предусматриваемого статьей 5 распределения рисков в связи с перевозкой между перевозчиком и компаниями-грузоотправителями — за исключением замечаний МТП (пункт 8) и МСМС (пункт 7) — выражается согласие с тем, что нет необходимости в сохранении всего перечня изъятий из ответственности перевозчика, содержащегося в пункте 2 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года. Нидерланды (пункт 6), МПС (пункт 6) и ММК (пункты 11, 15) указывают, что изъятие в случае ошибки «в управлении судном» может быть исключено.

56. МТП (пункт 8) и МСМС (пункт 7) полагают, что правила об ответственности перевозчика, содержащиеся в Брюссельской конвенции 1924 года, измененной Брюссельским протоколом 1968 года, в большей степени служат интересам международной торговли и коммерции, чем режим ответственности, устанавливаемый в статье 5 проекта конвенции.

57. Швеция (пункт 4) отмечает, что в статье 5 содержится ряд спорных элементов, и указывает (пункт 7), что на Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке груза должны быть предприняты дополнительные усилия для достижения компромисса, который мог бы получить более широкую поддержку.

58. *a)* Критические замечания в отношении конкретных элементов правового режима, устанавливаемого статьей 5, рассматриваются под следующими рубриками:

A. Возражение на основании «навигационной ошибки» (пункты 59 — 61, ниже);

B. Возражение на основании пожара (пункты 62 — 64);

C. Задержка в доставке (пункты 65 — 66);

D. Общие правила об ответственности перевозчика (пункты 67—70);

b) Содержащиеся в замечаниях суждения относительно возможных пагубных последствий принятия статьи 5 в ее нынешнем виде приводятся под рубрикой:

E. Возможные пагубные последствия (пункт 71).

A. Возражение на основании «навигационной ошибки»

59. Белорусская ССР (пункт 4), Германии, Федеративная Республика (пункты 3 — 5), Нидерланды (пункт 6), Соединенное Королевство (пункты 2, 10—14), СССР (пункт 6), МПС (пункт 6 и 32), ММК (пункты 11 и 15), МАС (пункты 13 — 14) и МСМС (пункт 3) выражают несогласие с тем, что в статье 5 не сохранено изъятие в отношении ответственности перевозчика в случае «навигационной ошибки», содержащееся в пункте 2 *a* статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года.

60. ЦБМЖП (пункт 13) отмечает, однако, что устранение возможности возражения со ссылкой на «навигационную ошибку» соответствует цели согласования международных конвенций, регулирующих различные виды перевозки.

61. Белорусская ССР (пункт 4), МПС (пункт 32) и МАС (пункт 13) выдвигают предложения о включении в статью 5 в качестве основания защиты, предусматриваемого для перевозчика, возражения на основании «навигационной ошибки»:

a) Белорусская ССР (пункт 4) предлагает включить в пункт 6 статьи 5 «положение об освобождении перевозчика от ответственности за потери или повреждения груза и за задержку в доставке в случае так называемой «навигационной ошибки»;

b) МПС (пункт 32) предлагает изменить формулировку пункта 1 статьи 5, с тем чтобы она в соответствующих частях[19] гласила:

«1. Перевозчик несет ответственность за убытки, связанные с потерями или повреждениями груза, если обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только:

a) Потери или повреждения груза не являются результатом действия, небрежности или упущения капитана, матроса, лоцмана или служащих перевозчика в управлении судном или...».

c) МАС (пункт 13) предлагает включить в статью 5 положение об «освобождении перевозчика от ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке груза, явившиеся результатом навигационных ошибок, если только не доказано, что такие потери или повреждения груза или задержка в его доставке имели место по вине самого перевозчика».

B. Возражение на основании пожара

62. Федеративная Республика Германии (пункты 3 — 5), МПС (пункты 6 и 32), ММК (пункт 12)

[19] Предлагаемые МПС (пункт 32) изменения формулировки пункта 1 статьи 5 направлены также на то, чтобы сохранить для перевозчиков возможность возражать против исков на основании пожара, закрепленную в Брюссельской конвенции 1924 года, и облегчить общее бремя доказывания, возлагаемое на перевозчиков.

и МСМС (пункт 13) выступают за сохранение возможности такого возражения по сути дела в том же виде, в каком она закреплена в пункте 2 *b* статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года, в силу которого перевозчик освобождается от ответственности за потери или повреждения груза, возникшие в результате «пожара, если только пожар не возник по фактической вине или причастности перевозчика». При этом в их замечаниях содержатся возражения против увеличения бремени риска, возлагаемого на перевозчиков в результате изменения условий возражения со ссылкой на пожар в пункте 4 статьи 5 проекта конвенции.

63. По мнению ММК (пункт 12), возражение на основании пожара не может стать объектом компромиссов и его следует либо сохранять в том виде, в каком оно отражено в Брюссельской конвенции 1924 года (что, по мнению ММК, было бы предпочтительно), или полностью исключить.

64. МПС (пункт 32) предлагает измененный текст пункта 1 статьи 5, в котором, в частности[20], сохраняется за перевозчиками возможность выдвигать традиционное возражение на основании пожара:

«1. Перевозчик несет ответственность за убытки, связанные с потерями или повреждениями груза, если обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только:

...

b) Потери или повреждения не явились результатом пожара или

...»

C. *Задержка в доставке*

65. Австрия (пункт 6) и МПС (пункт 33) возражают против включения в статью 5 положений, согласно которым перевозчики несут ответственность за убытки, ущерб и расходы, вызванные задержкой в доставке, и предлагают исключить эти положения. По мнению Австрии (пункт 6), правила предусматривающие ответственность перевозчика за задержку, представляются ненужными. МПС (пункт 33) отмечает, что в настоящее время ответственность за задержку признается только некоторыми судами и что потенциальные убытки из-за задержки обычно известны компаниям-грузоотправителям, но не перевозчику.

66. Швеция (пункт 4) отмечает, что правила об ответственности перевозчика за задержку в доставке груза содержат спорные элементы.

D. *Общие правила об ответственности перевозчика*

67. Белорусская ССР (пункт 3), Соединенное Королевство (пункт 9), СССР (пункт 3), МПС (пункты 24, 31 и 32), ММК (пункт 10) и МАС (пункты 6 — 8) не согласны с общим правилом об ответственности перевозчика, содержащимся в пункте 1 статьи 5, согласно которому перевозчик несет ответственность при обстоятельствах, вызвавших потери или повреждения груза, которые имели место в то время, когда груз находился в его ведении, «если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий».

68. Белорусская ССР (пункт 3), Соединенное Королевство (пункт 9), СССР (пункт 3), и МПС (пункты 24, 31 — 32) полагают, что формулировку пункта 1 следует изменить, с тем чтобы определенно показать, что основным правилом статьи 5 является ответственность перевозчика при наличии его вины, которая в большинстве случаев будет выражаться в небрежности. МПС (пункт 24) указывает, что нынешняя формулировка направлена на то, чтобы предусмотреть строгую ответственность перевозчика. Соединенное Королевство (пункт 9) указывает, что в пункте 1 следует прямо оговорить, что основанием ответственности перевозчика является его действие, вина или небрежность.

69. Соединенное Королевство (пункт 9), МПС (пункт 31) и ММК (пункт 10) отмечают, что содержащийся в пункте 1 критерий освобождения перевозчика от ответственности, а именно положение о том, что «он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать», является неопределенным и, по-видимому, приведет к серьезным тяжбам. МПС (пункт 32) предлагает новый вариант пункта 1, в котором положение о том, какие факты должны быть доказаны перевозчиком, изменено следующим образом[21].

«1. Перевозчик несет ответственность за убытки, связанные с потерями или повреждениями груза, если обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только

...

c) Перевозчик не докажет, что потери или повреждения не явились результатом его небрежности или упущения».

70. МАС (пункты 6—8) отмечает, что в соответствии с нынешней формулировкой пункта 1 в том случае, если конкретное обстоятельство, приведшее к потерям или повреждениям груза, не может

[20] Предлагаемые МПС (пункт 32) изменения формулировки пункта 1 статьи 5 направлены также на то, чтобы сохранить для перевозчиков возможность возражать против исков на основании «навигационной ошибки» и облегчить общее бремя доказывания, возлагаемое на перевозчиков.

[21] Предлагаемые МПС (пункт 32) изменения формулировки пункта 1 статьи 5 направлены также на то, чтобы сохранить для перевозчиков возможность возражать против исков на основании «навигационной ошибки» или пожара, закрепленную в Брюссельской конвенции 1924 года.

быть установлено, перевозчик будет нести ответственность, даже если он докажет, что им были приняты все разумные меры по недопущению потерь или повреждений груза или задержки в его доставке. МАС (пункт 8) предлагает следующий новый текст пункта 1 статьи 5, сформулированный по образцу статей 18 и 20 Варшавской конвенции 1929 года[22] и положений о бремени доказывания, содержащихся в статье 12 проекта конвенции (регулирующей ответственность грузоотправителей):

«Перевозчик несет ответственность за убытки, ущерб или затраты, вызванные потерями или повреждениями груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза, которые имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких убытков, ущерба или затрат».

E. *Возможные пагубные последствия*

71. В замечаниях с критикой общих положений об ответственности, содержащихся в статье 5, отмечается, что, хотя на данной стадии о конкретных экономических последствиях, естественно, можно говорить лишь в предварительном порядке, принятие статьи 5, по-видимому, будет иметь некоторые или все нижеизложенные последствия:

a) увеличение ответственности и рисков, предусматриваемое для перевозчиков, с неизбежностью приведет к тому, что перевозчики будут осуществлять страхование ответственности на большую сумму (страхование «Р» и «I») и в силу этого будут выплачивать более высокие страховые премии по страхованию ответственности (Германии, Федеративная Республика, пункт 4; Нидерланды, пункт 2; Соединенное Королевство, пункты 11 и 12; Швеция, пункт 5; МТП, пункты 5 и 7; МПС, пункты 3 — 5; ММК, пункт 3; МАС, пункт 14, и МСМС, пункт 3);

b) общие транспортные расходы возрастут, поскольку увеличение суммы страховых премий, уплачиваемых при страховании ответственности перевозчика, будет значительно большим, чем любое возможное уменьшение суммы страховых премий при страховании груза (Белорусская ССР, пункт 4; Германии, Федеративная Республика, пункт 4; Нидерланды, пункты 2 и 6; Соединенное Королевство, пункты 2 и 11; СССР, пункт 6; Швеция, пункт 5; МТП, пункты 5 и 7[23]; МПС, пункты 2 — 3 и 28; ММК, пункт 4, и МАС, пункт 14). В обоснование этого приводится следующая аргументация:

i) много сопряженных с большими затратами регрессных исков будет предъявлено страховщиками груза к перевозчикам и к их страховщикам по договору страхования ответственности, в то время как при нынешнем режиме такие иски предъявляются редко (Германии, Федеративная Республика, пункт 4; Соединенное Королевство, пункт 11; Швеция, пункт 5; МТП, пункты 4, 5 и 7; МПС, пункт 4; ММК, пункт 4, и МСМС, пункт 4);

ii) страхование груза, как правило, дешевле, поскольку оно осуществляется применительно к конкретной перевозке, в то время как страховая сумма при страховании ответственности устанавливается таким образом, чтобы обеспечить покрытие максимальных подвергающихся рискам сумм (Германии, Федеративная Республика, пункт 4; Соединенное Королевство, пункт 11, и МСМС, пункт 2);

iii) неопределенность в вопросе о точном объеме ответственности перевозчика приведет к большому числу тяжб (МТП, пункты 4 и 5; МПС, пункты 4 и 31; ММК, пункт 10, и МСМС, пункт 4);

c) чтобы обеспечить себе полную защиту, собственнику груза все равно придется осуществлять такое страхование груза, которое соответствовало бы его коммерческим и экономическим интересам, зачастую используя для этого местного страховщика груза (Германии, Федеративная Республика, пункт 4; Нидерланды, пункт 3; Швеция, пункт 5, и МТП, пункт 1);

d) по существу статьей 5 покрытие расходов на выплату возросшей суммы страхования возлагается на собственника груза, поскольку перевозчик защитит себя от возлагаемой на него увеличенной ответственности и затем включит эти расходы в стоимость фрахта; было бы предпочтительно сохранить в вопросе о страховании груза гибкость и оставить его решение на усмотрение компаний-грузоотправителей в том, что касается стоимости, выбора страховщика и требуемой страховой суммы

[22] Статьи 18 и 20 Варшавской конвенции 1929 года гласят:

«*Статья 18*:

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

2. Воздушная перевозка, по смыслу предыдущего абзаца, охватывает период времени, в течение которого багаж или товар находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте, в случае посадки вне аэродрома.

3. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой земной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэродрома. Однако, если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки, в целях погрузки, сдачи или перегрузки, всякий ущерб почитается вытекающим, до доказательства противного, из происшествия, происшедшего во время воздушной перевозки».

«*Статья 20*:

1. Перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда или что им было невозможно их принять».

[23] Однако, по мнению выразившего несогласие члена Рабочей группы МТП (пункт 9), весьма сомнительно, чтобы общие расходы на страхование фактически увеличились.

(Соединенное Королевство, пункт 13; МТП, пункт 3, и МСМС, пункт 2);

e) интересам торговых кругов и участников морских перевозок в большей степени служило бы сохранение основных моментов режима ответственности, предусматриваемого Брюссельской конвенцией 1924 года (Германии, Федеративная Республика, пункт 5; Соединенное Королевство, пункты 2 и 13; МПС, пункт 29, и МСМС, пункт 5);

f) признать экономические реальности более важно, чем пытаться привести проект конвенции в соответствие с международным режимом, определенным для перевозок другими видами транспорта (Германии, Федеративная Республика, пункт 5), к тому же в проекте конвенции так и не удалось обеспечить полное соответствие (ММК, пункты 13 и 14);

g) увеличение ответственности по пункту 5 не заставит перевозчиков быть более осторожными, поскольку всегда в их собственных интересах было защитить как судно, так и его груз от гибели или повреждений (Нидерланды, пункт 6; МПС, пункты 4 и 28, и ММК, пункты 7, 8 и 15);

h) поскольку компании, занимающиеся страхованием ответственности, сосредоточены в небольшом числе развитых стран, смещение акцента со страхования груза на страхование ответственности перевозчика причинит ущерб медленно растущим компаниям по страхованию груза развивающихся стран и пагубно скажется на платежных балансах развивающихся стран (Нидерланды, пункт 3; Соединенное Королевство, пункт 14; МТП, пункт 7; МПС, пункты 2 и 3; ММК, пункт 5, и МСМС, пункт 6);

i) из-за того, что положения об ответственности, содержащиеся в пункте 5, являются спорными, может случиться, что проект конвенции не будет ратифицирован большим числом государств (Швеция, пункты 4 и 7, и МПС, пункт 8);

j) статья 5 нарушит порядок распределения рисков при общей аварии и расстроит «имущественный фонд» в случаях столкновения, однако при этом не приведет к более справедливому распределению рисков, поскольку риски, когда от них осуществлено страхование, становятся просто определяющими издержки факторами (ММК, пункты 3, 9 и 15);

k) в статье 5 не учитывается то обстоятельство, что при морской перевозке судовладелец не осуществляет постоянного и эффективного контроля над капиталом, командой или лоцманами и что ответственность судовладельца почти во всех случаях является субститутивной (ММК, пункты 7 и 8, и МАС, пункт 13).

Предлагаемое дополнение к статье 5

72. Соединенные Штаты (пункты 13 — 32) и ММК (пункты 16 — 20) выражают оговорки относительно положений проекта конвенции, касающихся задержки в доставке груза. Соединенные Штаты (пункты 17 — 20) и ММК (пункты 19 — 20) анализируют различные виды убытков, которые могут возникнуть в результате задержки в доставке, и предлагают включить в статью 5 определение «убытков, являющихся результатом задержки», указав специально виды экономических потерь, в случае которых собственник груза будет иметь право на получение от перевозчика возмещения[24]. Соединенные Штаты (пункт 20) отмечают, что из-за отсутствия такого определения может возникнуть большое число тяжб, исход которых может быть разным в различных договаривающихся государствах. ММК (пункты 17 — 18) полагает, что из-за того, что решение этого вопроса отнесено к компетенции национального законодательства, могут возникнуть сложности при урегулировании претензий в связи с убытками, понесенными в результате задержки в доставке груза.

73. Соединенные Штаты (пункт 32 i) предлагают включить дополнительно в статью 5 определение «потерь, являющихся результатом задержки», суть которого сводится к следующему:

«Потери, являющиеся результатом задержки в доставке груза, включают:

a) убытки, понесенные истцом по причине утраты возможности использовать сам задержанный груз;

b) убытки, вызванные падением цен на рынке в порту назначения, если истец докажет, что перевозчик знал или должен был знать, что рыночная цена в момент доставки задержанного груза будет, возможно, ниже, чем она была в то время, когда этот груз должен был быть доставлен; и

c) убытки в результате упущенной выгоды или возникновения в этой связи соответствующих обязательств и убытки в результате утраты возможности использовать сам задержанный груз, если истец докажет, что перевозчик знал или должен был знать о том, для какой цели предназначался этот груз и о вероятности потерь вследствие задержки».

74. Соединенные Штаты (пункт 21) указывают, что в качестве альтернативы включению в статью 5 определения «потерь, являющихся результатом задержки» можно было бы «предусмотреть возможность виндикации в соответствии с какой-либо формулой исковой давности во всех случаях задержки без необходимости представлять доказательства фактических потерь». Соединенные Штаты, однако, указывают, что не поддерживают такую альтернативу.

---

[24] И Соединенные Штаты (пункт 32 ii), и ММК (пункт 20) указывают, однако, что последствия физического повреждения груза, возникшего в результате задержки в его доставке, должны в пункте 1 статьи 5 регулироваться точно так же, как последствия физической гибели или повреждения груза, возникших в силу других причин.

Редакционное предложение

75. ЦБМЖП (пункты 39 — 42) отмечает, что выражения "loss", "loss, damage or delay in delivery" и "the occurence which caused the loss, damage or delay" несколько раз фигурируют в тексте статьи 5 на английском языке и указывают на необходимость установления такого же единообразия и последовательности в отношении эквивалентов этих выражений в тексте статьи на французском языке.

Пункт 1

76. Соединенные Штаты (пункт 32 ii) и ММК пункты 16, 19 — 20) полагают, что ответственность перевозчика за физическую порчу груза в результате задержки в доставке должна регулироваться в этом пункте точно так же, как регулируются потери или повреждения, возникшие по любой другой причине, при наличии которой проектом конвенции предусматривается ответственность перевозчика. Поэтому они предлагают не включать упоминание о физическом повреждении груза в рекомендуемое ими определение «потерь, являющихся результатом задержки»[25], поскольку в этом термине должны быть указаны только такие виды экономических потерь, которые могут быть приписаны задержке в доставке, влекущей ответственность перевозчика.

77. Соединенные Штаты (пункт 32 ii) предлагают включить дополнительно в этот пункт, с тем чтобы обеспечить такое же регулирование последствий физического ущерба в результате задержки, как и последствий потерь и повреждений вследствие других причин, следующее предложение:

> «Обстоятельства, при которых выплачивается компенсация, включают физическую порчу груза в результате задержки в его доставке».

78. Соединенные Штаты (пункты 25 и 32 iii) предлагают уточнить формулировку этого пункта, с тем чтобы исключить возможность освобождения от ответственности перевозчика, который, не сумев доставить груз к определенно установленному сроку доставки, доказывает, что на всем протяжении рейса он действовал разумно. Соединенные Штаты (там же) предлагают исключить из пункта 1[26] имеющиеся упоминания о задержке, а связанную с ней проблему решить путем включения в пункт 2 статьи 5[27] соответствующего положения.

79. Соединенное Королевство (пункт 9) указывает на необходимость привести положения этого пункта, касающиеся ответственности перевозчика за небрежность и предусматривающие, что бремя доказывания для освобождения от ответственности возлагается на перевозчика в соответствии с формулировками пунктов 4, 5 и 7 статьи 5 и статьи 12 проекта конвенции, в которых используется выражение «вина или небрежность».

Пункт 2

80. Соединенные Штаты (пункты 22 и 23) не согласны с положением этого пункта о том, что в тех случаях, когда речь идет о задержке в доставке, она должна определяться в связи с «определенным согласованным сроком». Они отмечают (пункт 22), что нет ограничений в отношении формы такого положительно оговоренного соглашения о сроке доставки или в отношении возможного использования оправдывающих оговорок, в силу которых с перевозчика снимается ответственность за задержку в доставке. Для внесения определенности Соединенные Штаты (пункт 23) предлагают заменить фигурирующее в пункте 2 статьи 5 выражение «в пределах определенного согласованного срока» следующей формулировкой: «к определенному сроку, указанному в письменной форме на коносаменте, если таковой имеется, или специально и определенно оговоренному в договоре перевозки».

81. Чтобы не допустить возможности освобождения от ответственности за задержку в доставке перевозчика, который доказывает, что, хотя он и не смог доставить груз к определенному согласованному сроку, он действовал разумно, Соединенные Штаты (пункт 25) предлагают внести в текст пункта 2 следующие изменения:

a) этот пункт должен начинаться словами: «Задержка в доставке, за которую перевозчик несет ответственность, имеет место...»;

b) в нем должно содержаться следующее новое предложение: «Согласившись доставить груз к определенному сроку, перевозчик несет все риски задержки».

82. Соединенные Штаты (пункт 24) возражают против содержащегося в этом пункте критерия для определения того, произошла ли задержка в доставке при отсутствии определенно выраженного соглашения о сроке доставки. Они отмечают, что используемое в качестве такого критерия выражение: «в срок, который с учетом обстоятельств данного случая является разумным для выполнения перевозки заботливым перевозчиком», является весьма общим и может привести к большому числу тяжб. Поэтому Соединенные Штаты предлагают ограничить применение «задержки в доставке» случаями, в которых имеется определенно выраженное соглашение относительно срока доставки.

Пункт 3

83. Соединенные Штаты (пункты 26 и 27) и МПС (пункт 34) полагают, что в этот пункт следует включить специальное положение для случаев, в

---

[25] См. приводимый в пунктах 72 — 74, выше, анализ предложений о включении в статью 5 проекта конвенции дополнительного положения.

[26] Следует отметить, что МПС (пункт 33) также предлагает исключить всякое упоминание о «задержке» из пункта 1 статьи 5. Однако это предложение аргументируется тем, что МПС выступает против включения в проект конвенции положений о «задержке».

[27] См. приводимый в пункте 81, ниже, анализ замечаний по пункту 2 статьи 5.

которых, хотя и имела место задержка в доставке продолжительностью в 60 или более дней, груз тем не менее фактически не утерян.

84. Соединенные Штаты (пункты 26 и 27) предлагают, чтобы после того, как имела место шестидесятидневная задержка в доставке, собственнику груза давалось определенное число дней, в течение которых он должен уведомить перевозчика о том, что предпочитает считать груз потерянным. Если он принимает такое решение, все документы о правовом титуле на груз должны передаваться перевозчику, с тем чтобы перевозчик мог продать груз, если впоследствии груз будет обнаружен. Соединенные Штаты (пункт 26) предлагают включить дополнительно в конце пункта 3 статьи 5 следующий текст:

«...при условии, что лицо, имеющее право на взыскание убытков, сообщает о своем решении перевозчику в письменной форме в пределах ( ) дней по истечении такого периода и передает перевозчику оригинал коносамента, если таковой имеется, должным образом индоссированный».

85. МПС (пункт 34) предлагает включить дополнительно в конце этого пункта следующее предложение, предусматривающее предоставление перевозчику дополнительных 60 дней для доставки груза, местонахождение которого известно:

«Если по истечении 60 дней перевозчики могут установить местонахождение груза, необходимо, чтобы еще один шестидесятидневный период истек, для того чтобы имеющее на это право лицо могло считать груз потерянным».

Пункт 4

Потери, повреждения или задержка в доставке груза, вызванные пожаром

86. Франция (пункты 5 — 6) полагает, что предусматриваемая в пункте 4 возможность возражения на основании пожара является составной частью общего компромисса в отношении ответственности перевозчика, отраженного в статье 5, и поэтому выступает за сохранение положения о таком возражении в его нынешней формулировке.

87. Соединенные Штаты (пункт 31) и ММК (пункт 12) отмечают, что нынешняя формулировка этого пункта может быть истолкована как предусматривающая освобождение перевозчика от ответственности в том случае, когда компании-грузоотправители не могут установить, что пожар возник вследствие небрежности перевозчика или его агентов, однако могут доказать, что распространение пожара можно было бы предотвратить, если бы, например, судно было оснащено соответствующим противопожарным оборудованием[28]. Соединенные Штаты (пункт 31) предлагают изменить текст этого пункта следующим образом:

«В случае пожара перевозчик не несет ответственность, если только истец не докажет, что пожар возник или распространился по вине или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

88. Федеративная Республика Германии (пункты 3 — 5), МПС (пункты 6 и 32), ММК (пункт 12) и МСМС (пункт 3) выступают за сохранение положения о возможности возражения на основании пожара в формулировке, содержащейся в пункте 2 *b* статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года[29].

89. Австрия (пункт 5), Ирак (пункт 3), Канада (пункт 2 *a*), Чад (пункт 1), Чехословакия (пункт 3), ААКПК (пункт 4), ЭКЛА (пункты 1 — 4), ММК (пункт 12) и ЦБМЖП (пункт 12) возражают против предусматриваемого в пункте 4 статьи 5 конкретного правила о бремени доказывания, согласно которому перевозчик несет ответственность за потери и повреждения в результате пожара только в том случае, если «истец докажет, что пожар возник по вине или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов». Канада (пункт 2 *a*), Чехословакия (пункт 3), ЭКЛА (пункт 2) и ММК (пункт 12) отмечают, что в силу этого правила на грузоотправителей и грузополучателей возлагается тяжелая обязанность, которую они, как правило, не смогут выполнить на практике, ибо они не находятся на борту судна во время пожара и не могут во всех случаях знать, когда и как пожар возник; в их замечаниях отмечается далее, что было бы более справедливо возложить бремя доказывания для освобождения от ответственности за потери или повреждения в результате пожара на перевозчика, поскольку перевозчик знает о событиях, происходящих на борту судна, и контролирует их.

90. Австрия (пункт 5), ЭКЛА (пункт 4) и ЦБМЖП (пункт 12) предлагают исключить этот пункт и предусмотреть, что ответственность перевозчика в случае пожара регулируется в соответствии с общим правилом об ответственности перевозчика, содержащимся в пункте 1 статьи 5. ЦБМЖП (пункт 12) отмечает, что никакой другой международной транспортной конвенцией не предусматривается требование о том, чтобы истец доказывал наличие вины или небрежности со стороны перевозчика.

91. Точно так же Канада (пункт 2 *a*) и Чад (пункт 1), хотя и не предлагают исключить пункт 4 статьи 5, выступают тем не менее за его изменение, с тем чтобы в случае пожара на перевозчика возлагалось бремя доказывания того, что он, его служащие или агенты проявили должную заботливость. Чад (пункт 1) предлагает следующую новую формулировку:

[28] ММК (пункт 12) полагает, что никакой компромисс здесь не возможен и что «возражение на основании пожара» должно быть либо сохранено в формулировке Брюссельской конвенции 1924 года, либо исключено из проекта конвенции полностью.

[29] Замечания, в которых рекомендуется сохранить положение о возможности возражения на основании пожара в формулировке Брюссельской конвенции 1924 года, рассматриваются в приводимом в пунктах 62 — 64, выше, анализе замечаний по статье 5 в целом.

«В случае пожара перевозчик, его служащие или агенты несут ответственность, если только они не докажут, что ими были приняты все меры, которые было разумно требовать для недопущения таких обстоятельств и их последствий».

92. Ирак (пункт 3), Чехословакия (пункт 3) и ААКПК (пункт 4) указывают на необходимость рассмотреть вопрос о перенесении бремени доказывания в случае пожара с компаний-грузоотправителей на перевозчика.

Пункт 5

Перевозка живых животных

93. Белорусская ССР (пункт 3), СССР (пункт 4) и МАС (пункты 9 и 10) полагают, что формулировка этого пункта неоправданно сложна и ее поэтому следует упростить.

94. МАС (пункт 10) отмечает, что на практике перевозчики столкнутся со значительными трудностями, если им придется доказывать и то, что они выполняли специальные инструкции, данные грузоотправителем, и то, что конкретные потери, повреждения или задержка в доставке могут быть отнесены на счет особых рисков, присущих перевозке живых животных, прежде чем будет презюмировано в соответствии с этим пунктом, что потери, повреждения или задержка в доставке были вызваны этими причинами. МАС (пункт 10) предлагает поэтому исключить выражение «...и что в этих обстоятельствах потери, повреждения или задержка в доставке могут быть отнесены на счет таких рисков», с тем чтобы в том случае, если перевозчик докажет, что он выполнял специальные инструкции, данные грузоотправителем, сразу же презюмировалось, что потери, повреждения или задержка вызваны особыми рисками, присущими перевозке живых животных.

Пункт 6

Освобождение перевозчика от ответственности за «разумные меры по спасению имущества на море»

95. Белорусская ССР (пункт 5), СССР (пункт 5) и МАС (пункты 11 и 12) возражают против содержащегося в этом пункте правила об освобождении перевозчика от ответственности только за «разумные меры», принятые для спасения имущества на море. Они отмечают, что на практике будет весьма трудно установить, являются ли конкретные принятые на море меры «разумными», и что поэтому в связи с данным вопросом часто будут возникать тяжбы.

96. Белорусская ССР (пункт 5) и СССР (пункт 5) выражают мнение, что освобождение перевозчика только за «разумные меры по спасению имущества на море» может иметь пагубные последствия для выполнения традиционных правил судоходства, предусматривающих оказание помощи судам, терпящим бедствие. МАС (пункт 11) отмечает, что в то время, когда капитан грузового судна принимает решение относительно мер, которые следует принять в конкретном случае, он зачастую не знает, приведут ли его действия к спасению жизни или только к спасению имущества.

97. Белорусская ССР (пункт 5), СССР (пункт 5), и МАС (пункт 11) предлагают исключить слово «разумных», с тем чтобы перевозчики освобождались от ответственности всякий раз, когда потери, повреждения или задержка в доставке возникли в результате принятия мер по спасению имущества на море. В качестве альтернативы МАС (пункт 12) предлагает возложить на компании-грузоотправители бремя доказывания того, что меры, принятые перевозчиком по спасению имущества, являются «явно неразумными», и предлагает следующую новую формулировку:

«Перевозчик не несет ответственности, за исключением общей аварии, в тех случаях, когда потери, повреждения или задержка в доставке груза возникли в результате мер по спасению жизни, а также мер по спасению имущества на море, если нет доказательств того, что при спасении имущества перевозчик умышленно действовал неразумно».

Другие замечания

98. Соединенные Штаты (пункт 30) отмечают, что в соответствии с нынешней формулировкой пункта 2 статьи 5 задержка в доставке груза (за которую перевозчик несет ответственность по пункту 1 статьи 5) может произойти даже при отсутствии положительно выраженного соглашения о сроке доставки[30]. Чтобы уточнить, что задержка в доставке может и не влечь ответственности по другим причинам, помимо спасения жизни или имущества, Соединенные Штаты (пункты 30, 32 vi) предлагают включить дополнительно в начале пункта 6 следующее выражение: «Помимо таких причин, которые могут быть сочтены достаточными в соответствии с разделом 1, выше...»

СТАТЬЯ 6. ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья в целом: выбор между основным и альтернативным текстом статьи 6

Предпочтение основному тексту

99. Белорусская ССР (пункт 6), Канада (пункт 3 *a*), Чехословакия (пункт 4), Франция (пункт 7), Федеративная Республика Германии (пункт 7), Соединенное Королевство (пункт 15), СССР (пункт 7), ЭКЛА (пункты 5 и 6) и МАС (пункты 15 — 16) отдали предпочтение основному тексту статьи 6, который устанавливает пределы ограничения ответственности перевозчиков на основании двойного критерия веса и «грузового места или другой единицы отгрузки». Ответившие приводят следующие причины своего выбора:

[30] См. приводимый в пункте 82, выше, анализ замечаний Соединенных Штатов относительно пункта 2 статьи 5.

a) в основном тексте полностью учитываются интересы владельцев различных грузов (Белорусская ССР, пункт 6; СССР, пункт 7) и предоставляется надлежащая защита владельцам ценных грузов небольшого веса (Федеративная Республика Германии, пункт 7; МАС, пункты 15 и 16);

b) он представляет грузоотправителям и грузополучателям лучшую защиту, чем единый критерий веса, поскольку более высокие пределы ответственности перевозчиков выгодны грузоотправителям и грузополучателям (Канада, пункт 3 *a*);

c) в нем сохраняется достигнутый в статье 2 Брюссельского протокола 1968 года компромисс между принятием единого критерия грузового места или единицы отгрузки (как в пункте 5 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года) и критерия только веса (как в некоторых международных конвенциях, применимых к другим видам транспорта) (Франция, пункт 7; ЭКЛА, пункты 5 и 6);

d) он в большей степени соответствует экономическим реальностям международных морских перевозок (Соединенное Королевство, пункт 15).

Предпочтение альтернативному тексту

100. Австрия (пункт 7), Германская Демократическая Республика (пункт 8), Нидерланды (пункт 7), Норвегия (пункт 5), Швеция (пункт 8) и ЦБМЖП (пункт 14) выступают за принятие альтернативного текста статьи 6, который полагается на единый критерий веса груза для установления ограничений ответственности перевозчиков. По мнению некоторых из этих ответивших государств и организаций, альтернативный текст статьи 6 должен быть дополнен подпунктами *b* и *c* пункта 1 основного текста статьи 6 (Германская Демократическая Республика, пункт 8; Нидерланды, пункт 7, и ЦБМЖП, пункт 14). Норвегия (пункт 5) считает, что для обеспечения защиты отправителей груза небольшого веса следует рассмотреть возможность включения в текст минимальных сумм ограничения, применимых во всех случаях. В пользу принятия единого критерия веса груза для ограничения ответственности перевозчика приводятся следующие соображения:

a) его легко применять на практике, и он устраняет необходимость в определении того, что является единицей отгрузки (Нидерланды, пункт 7);

b) он в большей степени отвечает интересам согласования этого проекта с международными конвенциями, регулирующими другие виды транспорта (ЦБМЖП, пункт 14);

c) система двойного ограничения по весу и «грузовому месту или другой единице отгрузки» не ясна и может побудить грузоотправителей облегчать вес грузовых мест (ЦБМЖП, пункт 15).

Другие мнения

101. Катар (пункт 18) кратко излагает основной и альтернативный тексты статьи 6, не отдавая, однако, предпочтения какому-либо решению. Франция (пункт 8) отмечает, что, хотя она поддерживает основной текст, она может согласиться и с альтернативным текстом, поскольку последний соответствует аналогичным положениям других международных транспортных конвенций. Ирак (пункт 6) и ААКПК (пункт 7) предлагают, чтобы Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов уделила особое внимание положениям статьи 6.

Денежные пределы ответственности

102. Франция (пункт 12), Федеративная Республика Германии (пункт 6), Норвегия (пункт 6), Швеция (пункт 9), МТП (пункт 6) и МПС (пункт 35) предлагают не устанавливать денежные пределы ответственности перевозчиков за потерю или повреждения груза слишком высоко. В поддержку этого мнения приводятся следующие соображения:

a) если денежные пределы ответственности установить на слишком высоком уровне, то стоимость страхования ответственности для перевозчиков резко возрастет, а это получит свое отражение в повышении фрахтовых ставок (Франция, пункт 12; МТП, пункт 6; и МПС, пункт 35);

b) грузоотправители хотят установления относительно низких пределов, поскольку они могут приобрести любой дополнительный страховой охват, который может быть необходим, при более низких расходах путем страхования груза (Франция, пункт 12; МПС, пункт 35);

c) высокие денежные пределы ответственности приведут к тому, что отправитель груза низкой стоимости будет субсидировать отправителя ценного груза (МПС, пункт 35).

103. Франция (пункт 12), Федеративная Республика Германии (пункт 6), Норвегия (пункт 6) и Швеция (пункт 9) считают, что в реальном исчислении пределы, установленные в данном проекте конвенции, не должны быть намного выше, чем пределы, установленные Брюссельским протоколом 1968 года. Федеративная Республика Германии (пункт 6) отмечает, что средняя стоимость перевозимого морем груза не превышает этих пределов.

Установление пределов в виде специальных прав заимствования

104. Норвегия (пункт 7), Швеция (пункт 10) и МАС (пункт 20) предложили определить денежные пределы ответственности в виде специальных прав заимствования Международного валютного фонда. МАС (пункт 20) предлагает, чтобы для государств, не являющихся членами Международного валютного фонда, эти пределы устанавливались на основе

стоимости золота, по примеру Лондонской конвенции 1976 года[31] и Монреальского протокола № 4[32].

Особый предел ответственности за задержку в доставке груза

105. Белорусская ССР (пункт 6), Франция (пункт 10), Германская Демократическая Республика (пункт 9), Нидерланды (пункт 8), Соединенное Королевство (пункт 16), Соединенные Штаты Америки (пункты 28, 32 v), СССР (пункт 7), МАС (пункты 17, 19) и ЦБМЖП (пункт 16) выступают за включение в текст статьи 6 специального правила об исчислении пределов ответственности перевозчиков за задержку в доставке груза. Они соглашаются в том, что под-

[31] В статье 8 Лондонской конвенции 1976 года говорится следующее:

«Расчетная единица

1. Расчетная единица, упоминаемая в статьях 6 и 7, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статьях 6 и 7, переводятся в национальную валюту Государства, в котором применяется ограничение ответственности, в соответствии со стоимостью этой валюты на дату создания ограничительного фонда, платежа или предоставления обеспечения, которое, по законодательству этого Государства, равноценно такому платежу. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Государства-Стороны, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Государства-Стороны, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим Государством-Стороной.

2. Тем не менее Государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1, могут во время подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении либо при ратификации, принятии, одобрении или присоединении, либо в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на их территории, устанавливаются следующим образом:

a) в отношении подпункта *a* пункта 1 статьи 6 — в сумме:

i) 5 миллионов валютных единиц — для судна вместимостью не более 500 тонн;

ii) для судна вместимостью, превышающей указанную выше, к сумме, указанной в подпункте i, добавляется следующая сумма:

на каждую тонну от 501 до 3 000 тонн — 7 500 валютных единиц;

на каждую тонну от 3 001 до 30 000 тонн — 5 000 валютных единиц;

на каждую тонну от 30 001 до 70 000 тонн — 3 750 валютных единиц;

на каждую тонну свыше 70 000 тонн — 2 500 валютных единиц;

b) в отношении подпункта *b* пункта 1 статьи 6 — в сумме:

i) 2,5 миллиона валютных единиц — для судна вместимостью не более 500 тонн;

ii) для судна вместимостью, превышающей указанную выше, к сумме, указанной в подпункте i, добавляется следующая сумма:

на каждую тонну от 501 до 30 000 тонн — 2 500 валютных единиц;

на каждую тонну от 30 001 до 70 000 тонн — 1 850 валютных единиц;

на каждую тонну свыше 70 000 тонн — 1 250 валютных единиц; и

c) в отношении пункта 1 статьи 7 — в сумме 700 000 валютных единиц, умноженной на число пассажиров, которое судну разрешается перевозить в соответствии с его свидетельством, но не свыше 375 миллионов валютных единиц.

Пункты 2 и 3 статьи 6 применяются соответственно к подпунктам *a* и *b* настоящего пункта.

3. Валютная единица, упомянутая в пункте 2, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод этой суммы в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего Государства.

4. Исчисление, упомянутое в последней фразе пункта 1, и перевод, упомянутый в пункте 3, должны осуществляться таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Государства-Стороны, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статьях 6 и 7, какая выражена в этих статьях в расчетных единицах. Государства-Стороны сообщают депозитарию способ исчисления согласно пункту 1 или, в соответствующем случае, результат перевода согласно пункту 3 во время подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении, либо при сдаче на хранение документа, упомянутого в статье 16, и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе или в результатах перевода».

[32] В статье VII Монреальского протокола № 4 говорится следующее:

«В Статье 22 Конвенции —

a) в пункте 2*a* слова "и грузов" исключаются.

b) после подпункта *a* пункта 2 вставить следующий подпункт:

"*b*) При перевозке груза ответственность перевозчика ограничивается суммой 17 единиц "специального права заимствования" за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке"»,

c) подпункт *b* пункта 2 становится подпунктом *c* пункта 2,

d) после пункта 5 добавляется следующий пункт:

«6. Суммы, указанные в единицах "специального права заимствования" в настоящей статье, рассматриваются как относящиеся к единице "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в единицах "специального права заимствования" на дату судебного решения. Стоимость национальной валюты в единицах "специального права заимствования" Высокой Договаривающейся Стороны, которая является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость национальной валюты в единицах "специального права заимствования" Высокой Договаривающейся Стороны, которая не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этой Высокой Договаривающейся Стороной.

Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 2*b* статьи 22, могут при ратификации или присоединении или в любое время после этого заявить, что предел ответственности перевозчика при судебном разбирательстве на их территории устанавливается в сумме двести пятьдесят валютных единиц за килограмм. Такая валютная единица состоит из 65,5 миллиграмма золота пробы девятьсот тысячных. Указанная сумма может быть переведена в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод такой суммы в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства».

пункт 1 *b* основного текста статьи 6 может служить в качестве основы для рассмотрения специального правила, касающегося ограничения ответственности за задержку в доставке груза[33].

106. Чехословакия (пункт 4) предлагает рассмотреть вопрос об установлении одинаковых пределов ответственности во всех случаях, когда перевозчик несет ответственность по данному проекту конвенции, включая ответственность за последствия задержки в доставке груза. Если большинство участников Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов выступит против установления одинаковых пределов во всех случаях ответственности перевозчика, Чехословакия (пункт 4) отмечает свою готовность согласиться со специальным правилом, содержащимся в пункте 1 *b* основного текста статьи 6, при том условии, что предел ответственности перевозчика за задержку в доставке груза будет выражен «числом, кратным сумме фрахта».

107. Австрия (пункт 6) придерживается мнения, что специальные правила, регулирующие ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, являются ненужными, и поэтому выступает против включения в статью 6 специального предела ответственности перевозчика за задержку в доставке груза.

Конкретные замечания по положениям основного текста статьи 6

Пункт 1 a

108. Франция (пункт 9) считает, что в этом подпункте следует сохранить для грузоотправителей возможность выбора, которой они пользуются в соответствии со статьей 2 *a* Брюссельского протокола 1968 года, в целях исключения применения установленных пределов ответственности перевозчиков в соответствующих случаях, например, когда исчисление по весу привело бы к несоразмерно высоким пределам ответственности за тяжелый груз. Поэтому Франция (пункт 9) предлагает включить в начало текста пункта 1 *a* следующее выражение, содержащееся в Брюссельском протоколе 1968 года:

> «Если характер и стоимость груза не были объявлены грузоотправителем до погрузки и включены в коносамент...»

109. МАС (пункт 18) отмечает, что в нынешней формулировке пункта 1 *a* не разъясняются надлежащие методы исчисления «по весу» ограничения ответственности перевозчика тогда, когда утеряно или повреждено несколько «грузовых мест или других единиц отгрузки». Она предлагает включить сюда положение, которое определяло бы, следует ли в таком случае исчислять ряд ограничений «по весу» на основе веса каждого отдельного «грузового места или другой единицы отгрузки» или только единое ограничение «по весу», основанное на общем весе грузовых мест или единиц отгрузки, которые были потеряны или повреждены.

Пункт 1 b

110. Белорусская ССР (пункт 6), Франция (пункт 10), Германская Демократическая Республика (пункт 9), Нидерланды (пункт 8), СССР (пункт 7) и МАС (пункт 19) выступают за установление специального предела ответственности перевозчика за задержку в доставке груза в виде «суммы фрахта, подлежащей уплате за груз, доставленный с задержкой». Нидерланды (пункт 8) отмечают, что если произошла задержка в доставке груза, которая затрагивает только часть груза, перевозимого по единому коносаменту, за который должна быть выплачена единая сумма фрахта, то пределом ответственности перевозчика будет часть суммы фрахта, подлежащая уплате за груз, доставленный с задержкой.

111. Белорусская ССР (пункт 6), Германская Демократическая Республика (пункт 9), Нидерланды (пункт 8), СССР (пункт 7) и МАС (пункт 19) отдают предпочтение ординарной сумме фрахта, подлежащей уплате за груз, доставленный с задержкой, а не кратному этого числа, в качестве специального предела ответственности за задержку доставки. Франция (пункт 10) отмечает, что в качестве такого специального предела она может признать двойную сумму фрахта, подлежащую уплате за груз, доставленный с задержкой, в интересах создания сильного сдерживающего средства в отношении задержки в доставке груза.

112. Чехословакия (пункт 4) заявляет, что если будет установлен специальный предел ответственности перевозчика за задержку в доставке, то он должен быть выражен «числом, кратным сумме фрахта».

113. ЦБМЖП (пункт 16) придерживается мнения, что предел ответственности в этом подпункте должен быть выражен в виде «фрахта, подлежащего уплате в соответствии с договором перевозки». ЦБМЖП (пункт 16), отмечает, что как в Конвенции СИМ[34],

---

[33] Замечания, касающиеся конкретно подпункта 1 *b* основного текста статьи 6, см. в тексте обсуждения замечаний по этому подпункту в пунктах 109 — 115, ниже.

[34] В статье 34 Конвенции СИМ говорится следующее:

«*Сумма компенсации за задержку в доставке*

1. В случае задержки в доставке груза и если лицо, имеющее право предъявить в этой связи претензию, не предоставляет доказательств того, что оно в результате этой задержки понесло убытки, железная дорога выплачивает одну десятую суммы оплаты перевозки в отношении каждой части периода задержки, эквивалентной одной десятой периода перевозки, причем каждая часть периода задержки продолжительностью менее одной десятой периода перевозки засчитывается как одна десятая. Однако компенсация не превышает половины суммы перевозки.

2. Если показано, что убытки действительно возникли в результате задержки в доставке, то выплачивается компенсация, не превышающая суммы оплаты перевозки.

3. Компенсация, предусмотренная в пунктах 1 и 2 выше, не

так и в Конвенции СИВ[35] принят этот подход.

114. Соединенные Штаты Америки (пункты 28, 32v) выступают за придание тексту этого подпункта формы коммерческого соглашения о заранее оцененных убытках путем установления единицы ограничения ответственности за задержку в доставке, которая в таком случае будет умножаться на число дней задержки. Соединенные Штаты (пункт 28) отмечают, что аналогичная формула содержится в Конвенции СИМ[36]. В измененном тексте пункта 1 *b*, что предлагают Соединенные Штаты (пункт 32v), говорится следующее:

«Ответственность перевозчика за потери в результате задержки в доставке груза согласно положениям статьи 5 не превышает ... [какая бы единица ни применялась], умноженной на число дней задержки [ограничение, основанное на определенном числе единиц, которое может быть положением о максимальной задержке или относиться к сумме фрахта]».

выплачивается дополнительно к компенсации, подлежащей уплате в связи с полной потерей груза.

В случае частичной потери такая компенсация выплачивается, по мере необходимости, в отношении той части груза, которая не была потеряна.

В случае повреждений такая компенсация может, по мере необходимости, дополнять компенсацию, предусмотренную в статье 33 настоящей Конвенции.

В любом случае компенсация, подлежащая уплате в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, наряду с компенсацией, подлежащей уплате в соответствии со статьями 31 и 33 настоящей Конвенции, не превышает по своей общей сумме компенсации, которая подлежала бы уплате в связи с полной потерей груза».

[35] В статье 35 Конвенции СИВ говорится следующее:

«*Суммы компенсации за задержку в доставке багажа*

1. В случае задержки в доставке багажа и если истец не предоставляет доказательств того, что он в результате этой задержки понес потери или убытки, железная дорога выплачивает компенсацию по ставке 20 сантимов за килограмм брутто багажа, доставленного с задержкой, в отношении каждого периода продолжительностью 24 часа или части такого периода после того, как доставка была истребована, однако только в отношении максимального периода продолжительностью в 14 дней.

2. Если доказано, что потери или убытки действительно возникли в результате задержки, то выплачивается компенсация, не превышающая четырехкратный размер компенсации, установленной в пункте 1 настоящей статьи.

3. Компенсация, предусмотренная в пунктах 1 и 2 выше, не выплачивается дополнительно к компенсации, подлежащей уплате в связи с полной потерей багажа.

В случае частичной потери такая компенсация выплачивается, по мере необходимости, в отношении той части багажа, которая не была потеряна.

В случае повреждений такая компенсация может, по мере необходимости, дополнять компенсацию, предусмотренную в статье 34 настоящей Конвенции.

В любом случае компенсация, подлежащая уплате в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, наряду с компенсацией, подлежащей уплате в соответствии со статьями 33 и 34 настоящей Конвенции, не превышает по своей общей сумме компенсации, которая подлежала бы уплате в связи с полной потерей багажа».

[36] См. статью 34 Конвенции СИМ, содержащуюся в сноске 34, выше.

115. Соединенные Штаты Америки (пункт 29) отмечают, что пределы ответственности перевозчика за физический ущерб, причиненный задержкой в доставке, должны быть такими же, что и за любой физический ущерб, за который перевозчик несет ответственность по этому проекту конвенции. Соединенные Штаты (там же) считают, что этот результат может быть наилучшим образом достигнут путем определения термина «потери в результате задержки» таким образом, чтобы исключить из него физический ущерб груза[37].

Пункт 1 c

116. Соединенное Королевство (пункт 16) отмечает, что риск задержки в доставке груза редко включается в страхование груза и что, следовательно, иски за задержку в доставке груза обычно предъявляются не страховщиками груза, а грузополучателями. Для того чтобы сохранять отдельные пределы ответственности за потери или повреждения груза и за задержку в его доставке, Соединенное Королевство предлагает исключить текст этого подпункта.

Пункт 2 a

117. Чехословакия (пункт 4) и ЭКЛА (пункт 6) поддерживают положение, содержащееся в этом подпункте и устанавливающее в целях содержащегося в пункте 1 ограничения «за грузовое место или другую единицу отгрузки» то, что является грузовым местом или другой единицей отгрузки, когда грузы перевозятся в контейнерах или аналогичных средствах транспортировки. ЭКЛА (пункт 6) отмечает, что в соответствии с пунктом 2 *a* грузоотправители и перевозчики сохраняют значительную гибкость при перевозке груза в контейнерах или аналогичных средствах транспортировки в силу положения о том, что «грузовые места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как грузовые места или единицы отгрузки».

Пункт 4

118. Франция (пункт 11) отмечает, что этот пункт, разрешающий грузоотправителям и перевозчикам согласовывать пределы ответственности перевозчика, которые являются более высокими, чем пределы, предусмотренные пунктом 1 статьи 6, в некоторой степени дублирует пункт 2 статьи 23, который разрешает перевозчикам увеличивать свои обязательства по проекту конвенции.

Предлагаемое добавление к статье 6

119. Нидерланды (пункт 9) предлагают добавить либо к статье 5, либо к статье 6 положение, касаю-

[37] Соответствующие замечания Соединенных Штатов Америки, касающиеся положений статьи 5 о задержке, см. в анализе замечаний по пункту 1 статьи 5, содержащемся в пунктах 76 и 77, выше.

щееся исчисления стоимости груза и аналогичное подпункту *b* статьи 2 Брюссельского протокола 1968 года и пунктам 1 и 2 статьи 23 Конвенции ДПГ[38].

СТАТЬЯ 7. ПРИМЕНЕНИЕ В ОТНОШЕНИИ НЕДОГОВОРНЫХ ИСКОВ

Статья в целом

120. Катар (пункт 19) отмечает, что в этой статье устанавливается принцип, согласно которому возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в этом проекте конвенции, применяются в отношении любого иска против перевозчика независимо от того, имеет данный иск своим основанием договор, деликт или что-либо иное.

Пункт 3

121. Соединенные Штаты Америки (пункт 33) предлагают во избежание любого возможного неправильного толкования изменить текст этого пункта, с тем чтобы он начинался со слов «За исключением того, что предусмотрено в статье 8, общая сумма...»

СТАТЬЯ 8. УТРАТА ПРАВА НА ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья в целом

122. Катар (пункт 20) отмечает, что в этой статье устанавливаются принципы, касающиеся утраты перевозчиком права на ограничение его ответственности, и разъясняются обстоятельства, при которых ограничение ответственности, установленное по статье 6, не применяется.

123. Канада (пункт 3 *d*) отмечает, что в случае существенного нарушения договора перевозки в данном проекте конвенции не содержится ясного положения в отношении права перевозчика ограничивать свою ответственность с учетом правового критерия, предусмотренного в этой статье.

Пункт 1

124. Франция (пункт 15), Федеративная Республика Германии (пункт 8), Швеция (пункт 6), Соединенные Штаты Америки (пункт 34), МТП (пункт 14), МПС (пункты 36 — 37) и ММК (пункт 21) отмечают тесную связь между степенью, в какой может быть устранено ограничение ответственности, и суммой страхования, которое необходимо произвести на случай потерь или повреждений груза в ходе морской перевозки. Они утверждают, что по существу нерушимый и четко установленный предел ответственности имеет то преимущество, что страховщики груза и ответственности с определенностью осведомлены о своей максимальной подверженности рискам (Швеция, пункт 6; Соединенное Королевство, пункт 17; МТП, пункт 14; МПС, пункт 37). Они далее утверждают, что оговорки, устраняющие такие пределы, если только они не тщательно разработаны, могут привести к значительному увеличению страховых премий или невозможности страхования от некоторых рисков (Франция, пункт 15; Соединенные Штаты Америки, пункт 34).

125. Однако они утверждают, что в этом пункте не указаны с достаточной ясностью обстоятельства, при которых устраняется данный предел ответственности (Франция, пункты 14 и 16; Соединенное Королевство, пункт 17; Соединенные Штаты Америки, пункт 35), и он может привести к дорогостоящим судебным разбирательствам (Соединенное Королевство, пункт 17). В частности, отмечается, что могут по-разному толковаться следующие выражения в тексте этого пункта:

a) «при осуществлении... руководящих функций» (Федеративная Республика Германии, пункт 9; Нидерланды, пункт 10);

b) «при осуществлении им в рамках своих служебных обязанностей» (МТП, пункт 15; МПС, пункт 37);

c) «при обработке груза или обращения с ним в пределах его служебных обязанностей» (Нидерланды, пункт 10; МТП, пункт 15; МПС, пункт 37; ММК, пункт 25).

Сопоставление с нормами, принятыми в других транспортных конвенциях

126. Отмечается (Нидерланды, пункт 10; Швеция, пункт 6; МТП, пункт 16; МПС, пункт 39; ММК, пункт 23), что в современных конвенциях, касающихся морского транспорта (например, в Брюссельском протоколе 1968 года, в Афинской конвенции 1974 года[39] и в Лондонской конвенции 1976 года[40] проявляется тенденция к установлению по существу нерушимых пределов.

---

[38] В пунктах 1 и 2 статьи 23 Конвенции ДПГ говорится следующее:

«1. Когда, согласно постановлениям настоящей Конвенции, перевозчик обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки.

2. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, за отсутствием таковой, на основании текущей рыночной цены, или же, при отсутствии той и другой, на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества».

[39] Соответствующими положениями Афинской конвенции 1974 года являются следующие:

«*Статья 13*

1. Перевозчик не вправе воспользоваться пределами ответственности, установленными в статьях 7 и 8 и в пункте 1 статьи 10, если доказано, что ущерб возник в результате действий или упущений перевозчика, совершенных либо с намерением причинить этот ущерб, либо по самонадеянности, с сознанием возможного причинения ущерба.

2. Служащий и агент перевозчика или заменяющего перевозчика не вправе воспользоваться этими пределами ответственности, если доказано, что ущерб возник в результате действий или упущений этого служащего или агента, совершенных либо с намерением причинить ущерб, либо по самонадеянности, с сознанием возможного причинения ущерба».

[40] Соответствующим положением Лондонской конвенции 1976 года является следующее:

127. Франция (пункты 13 — 15) отмечает, что, хотя в транспортных конвенциях, упомянутых в пункте 126, выше, предел ответственности устраняется лишь в случае вины самого перевозчика, предел ответственности по другим конвенциям (Варшавская конвенция 1929 года с изменениями по Гаагскому протоколу 1955 года[41] и Конвенция ДПГ[42]) устраняется и тогда, когда имеет место вина перевозчика, и тогда, когда имеет место вина его служащих или агентов, действующих в рамках своих служебных обязанностей. Франция далее отмечает в этой связи, что статья 8 проекта конвенции представляет собой компромисс между этими двумя подходами, поскольку она устраняет предел ответственности за вину капитана или членов команды при коммерческой обработке груза, однако не устраняет предела ответственности за вину таких лиц в ходе управления судном.

128. Соединенное Королевство (пункт 17) отмечает, что неопределенность, являющаяся результатом пункта 2 статьи 25[43] Варшавской конвенции 1929 года, может также возникнуть в связи с подпунктами *b* и *c* статьи 8, и предлагает не устранять предел ответственности в отношении действия или бездействия лиц, упомянутых в подпунктах *b* и *c*.

Принципы, которые должны определять устранение предела ответственности

129. ММК отмечает (пункт 21), что возможная целесообразность в устранении предела ответственности перевозчика в том случае, когда потери или повреждения причинены в результате умышленного или небрежного действия служащего или агента, не имеет отношения к цели, которая преследуется путем установления этого предела, а именно создание прочной основы для определения страхования ответственности. ММК (пункт 22) полагает, что единственным случаем, когда этот предел должен быть устранен, является случай, когда имеет место вина самого перевозчика за умышленное или небрежное поведение, в результате которого были причинены потери или повреждения, поскольку никому не следует позволять ограничивать свою ответственность за потери или повреждения, причиненные в результате его собственных умышленных или небрежных действий.

130. МАС (пункт 22) отмечает, что предел ответственности перевозчика должен устраняться только в случае высокой степени его вины, например, когда потери или повреждения произошли в результате умышленного действия или небрежного действия с осознанием того, что такие потери или повреждения, возможно, возникнут. Однако в случае возникновения потерь или повреждений в результате действия служащего или агента перевозчик, как правило, виновен в обычной небрежности, связанной с неосуществлением надлежащего контроля над действиями данного служащего или агента, и поэтому предел его ответственности не должен устраняться.

Предложения

131. Нидерланды (пункт 10), МТП (пункт 16), МПС (пункт 39) и МАС (пункт 22) предлагают исключить нынешний текст статьи 8 и принять текст, сформулированный Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок[44].

132. Федеративная Республика Германии (пункт 9) предлагает принять текст, аналогичный тексту статьи 2 *e* Брюссельского протокола 1968 года.

«*Статья 4*

Лицо, несущее ответственность, не имеет права ограничить свою ответственность, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб или по самонадеянности и с сознанием, что такой ущерб, возможно, будет причинен».

[41] В статье 25 Варшавской конвенции 1929 года с изменениями по Гаагскому протоколу 1955 года говорится следующее:

«Пределы ответственности, установленные в статье 22, не будут применяться, если будет доказано, что ущерб является результатом действия или бездействия перевозчика или его агентов, имевшего целью причинить ущерб или носившего опрометчивый характер, с сознанием того, что это может причинить ущерб при условии, что в случае действия или бездействия агентов будет также доказано, что они находились при исполнении своих служебных обязанностей».

[42] В статье 29 Конвенции ДПГ говорится следующее:

«1. Перевозчик не вправе ссылаться на положения этой главы, которые исключают или ограничивают его ответственность или которые переносят бремя доказательства на другую сторону, если ущерб был причинен вследствие его умышленного неправильного поведения или произошел по его вине, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к умышленному неправильному поведению.

2. То же положение применяется в тех случаях, когда речь идет об умышленном неправильном поведении или вине агентов или служащих перевозчика или других лиц, к услугам которых перевозчик прибегает для осуществления перевозки, в момент исполнения этими агентами, служащими или другими лицами возложенных на них служебных обязанностей. Кроме того, в таком случае эти агенты, служащие или другие лица также не вправе ссылаться, поскольку дело касается их личной ответственности, на упоминающиеся в пункте 1 положения настоящей главы».

[43] В пункте 2 статьи 25 Варшавской конвенции 1929 года говорится следующее:

«2. В этом праве ему будет также отказано, если ущерб, при тех же условиях, был причинен одним из поставленных им лиц, действовавших при исполнении своих обязанностей».

[44] В этом тексте говорится следующее:

«Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что ущерб произошел в результате акта или оплошности перевозчика, совершенных с намерением причинить такой ущерб, или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, возник бы. Служащие или агенты перевозчика также не имеют права на упомянутое ограничение ответственности за ущерб, вызванный в результате акта или оплошности таких служащих или агентов, совершенных с намерением причинить такой ущерб, или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, возник бы» [См. *Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том VI, 1975 год* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.76.V.5), часть вторая, глава IV, раздел 4, стр. 293, Проект конвенции о морской перевозке грузов (A/CN.9/105, приложение I), статья 8].

133. Соединенные Штаты Америки (пункт 35) предлагают исключить эту статью, если только ее текст не будет более ясно сформулирован.

134. Соединенное Королевство предлагает (пункт 17) принять текст, основывающийся на статье 4 Лондонской конвенции 1976 года[45].

135. Франция (пункт 16) предлагает сохранить текст этой статьи в качестве приемлемого компромисса, однако уточнить ее формулировку.

СТАТЬЯ 9. ПАЛУБНЫЙ ГРУЗ

Статья в целом

136. Катар (пункт 21) отмечает, что в соответствии с этой статьей проект конвенции применим к перевозке палубного груза, включая животных, перевозимых на палубе.

137. Канада (пункт 2 *b*) предлагает изменить формулировку этой статьи, с тем чтобы провести четкое различие между случаями, когда перевозчик лишается возможности пользоваться преимуществами Конвенции, и случаями, когда он может воспользоваться этими преимуществами.

Пункт 1

138. МПС (пункт 40) отмечает, что, по всеобщему пониманию, перевозка контейнеров на палубе является обычаем во всех контейнерных перевозках. Поэтому она предлагает во избежание противоречий добавить следующие слова к концу текста этого пункта: «Помещение грузов в контейнеры рассматривается как соглашение о перевозке груза на палубе».

Пункт 2

139. Австрия (пункт 8) предполагает, что в этом пункте должно содержаться требование о включении в коносамент заявления о перевозке груза на палубе всегда, когда груз перевозится на палубе, а не только тогда, когда он перевозится на палубе в соответствии с соглашением между грузоотправителем и перевозчиком.

140. Соединенные Штаты Америки (пункт 36) предлагают следующее:

a) поставить слово «прямо» перед словом «включает» в первом предложении этого пункта;

b) и добавить выражение «и возмездно» к концу текста этого пункта.

Пункт 4

141. Нидерланды (пункт 11) и МПС (пункт 41) предложили исключить этот пункт, поскольку:

a) нет достаточных оснований для отказа от принципа, предусмотренного в статье 8, который определяет случаи, когда перевозчик утрачивает свое право на ограничение своей ответственности (Нидерланды);

b) перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о его перевозке в трюме может и не представлять собой степень небрежности, требуемую статьей 8 (МПС).

СТАТЬЯ 10[46]. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА И ФАКТИЧЕСКОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Пункт 1

142. Канада (пункт 1*d*) одобряет признание ответственности перевозчика даже в тех случаях, когда перевозчик, возможно, поручил выполнение договора перевозки фактическому перевозчику.

Пункт 2

143. Австралия (пункт 15) отмечает, что выражение «за выполняемую им перевозку», содержащееся в этом пункте, означает, что фактический перевозчик не будет нести ответственности в случае полного неисполнения договора. Далее (пункт 16) она отмечает, что могут возникнуть трудности в отношении того, будет ли некоторая степень частичного исполнения равноценной перевозке. Поэтому она предлагает (пункт 17) заменить выражение «выполняемую им» выражением «порученную ему».

144. Соединенные Штаты (пункт 38) отмечают, что по статье 10 проекта конвенции проводится различие между «перевозчиком» и «фактическим перевозчиком». Кроме того, в пункте 2 этой статьи, возлагающем ответственность на фактического перевозчика, не указывается на то, что последний имеет право на такие же привилегии и ограничения ответственности, какими по проекту конвенции пользуется перевозчик. Нет упоминания о таких правах и в других статьях проекта конвенции. С целью уточнения того, что фактический перевозчик имеет те же права, что и перевозчик, Соединенные Штаты предлагают (пункт 38) добавить следующее выражение к концу первого предложения пункта:

> «И возражения, и ограничения ответственности, предоставляемые перевозчику в соответствии с положениями настоящей Конвенции, также применимы к фактическому перевозчику за осуществленную им перевозку».

145. МПС (пункт 42) отмечает, что предложение в отношении этого пункта, выдвинутое секретариатом ЮНКТАД в документе TD/B/C.4/ISL/23,

[45] См. текст статьи 4 в сноске 40, выше.

[46] Катар и ЦБМЖП представили замечания по статьям 10 и 11, рассматривая их вместе. Эти замечания анализируются ниже, после анализа замечаний по статье 11.

пункт 59, по-видимому, не несет какой-либо необходимой функции[47].

Пункт 3

146. Франция (пункт 17) отмечает, что, хотя с точки зрения интересов грузоотправителей, возможно, предпочтительно, чтобы фактический перевозчик был связан взятыми на себя перевозчиками дополнительными обязательствами по сравнению с теми, которые налагаются Конвенцией, даже если такие фактические перевозчики прямо согласились быть связанными такими обязательствами, это может привести к трудностям для тех фактических перевозчиков, которые не готовы принимать на себя такие дополнительные обязательства. Поэтому Франция считает желательным сохранить существующий текст.

Пункты 4 и 5

147. ИКАО (пункт 2) отмечает, что в тех случаях, когда в соответствии с пунктом 4 возникает солидарная и индивидуальная ответственность перевозчика и фактического перевозчика, могут возникнуть трудности при толковании пункта 5 в целях определения максимальной общей суммы, которая может быть взыскана согласно последнему пункту. Поэтому ИКАО предлагает принять в качестве пункта 5 следующую формулировку статьи VI Гвадалахарской конвенции 1961 года:

> «В отношении перевозки, выполняемой фактическим перевозчиком, суммы, взыскиваемые с этого перевозчика и с перевозчика по договору, а также с их служащих и агентов, действующих в рамках своих служебных обязанностей, в их совокупности не должны превышать наибольшую сумму, выплата которой может быть присуждена либо перевозчику по договору, либо фактическому перевозчику согласно настоящей Конвенции, однако ни одно из упомянутых лиц не несет ответственности в отношении суммы, превышающей применимый к нему предел».

148. Соединенные Штаты Америки (пункт 39) предлагают во избежание любого возможного неправильного толкования изменить текст пункта 5 и начать его со слов «За исключением того, что предусмотрено в статье 8, общая сумма...».

СТАТЬЯ 11. СКВОЗНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Статья в целом

149. Канада (пункт 3 *b*) отмечает, что следует дополнительно рассмотреть эту статью, поскольку она может позволить перевозчику договорным путем снять с себя основные обязательства.

150. Германская Демократическая Республика (пункт 10) отмечает, что если перевозчик принимает на себя обязательство перевезти груз по двум или более линиям между портом погрузки и портом назначения и выдает сквозной коносамент, охватывающий всю перевозку, то какое-либо ограничение его ответственности частью перевозки, выполненной им самим, будет ничтожным. Однако она отмечает (пункт 11), что если перевозчик обязуется перевезти груз только по своей линии, а также договориться о перевозке этого груза по другим линиям, то это не является договором сквозной перевозки. Соответственно, Германская Демократическая Республика предлагает (пункт 12), чтобы эта статья была либо исключена, либо изменена следующим образом:

> «1. Если договор перевозки прямо предусматривает, что определенная часть перевозки, охватываемая данным договором, осуществляется поименованным лицом, не являющимся перевозчиком, то перевозчик и фактический перевозчик несут солидарную и индивидуальную ответственность за потери, повреждения и задержку в доставке груза, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в их ведении.
>
> 2. Ничто в пункте 1 не ущемляет какого-либо права перевозчика и фактического перевозчика на регресс.
>
> 3. Если выдаются местные коносаменты, то на них должно быть помечено, что данный груз перевозится по сквозному коносаменту».

Пункт 1

Освобождающие от ответственности оговорки в пользу перевозчика

151. Соединенные Штаты Америки отмечают (пункт 40), что эта статья является неудовлетворительной, поскольку она допускает широкие освобождающие от ответственности оговорки для перевозчика без какой-либо гарантии регресса грузоотправителя против фактических перевозчиков. Поэтому, чтобы обеспечить грузоотправителю возможность требовать от фактического перевозчика возмещения убытков, если эти широкие освобождающие перевозчика от ответственности оговорки бу-

[47] Документ TD/B/C.4/ISL/23 от 18 июня 1976 года, озаглавленный «Коносаменты — замечания по проекту конвенции о морской перевозке грузов, принятому Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли — Доклад секретариата ЮНКТАД», рассматривался на второй части пятой сессии Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок, 26 июля 1976 года. В пункте 59 этого доклада говорится следующее:

«59. В отношении пункта 2 статьи секретариат по-прежнему придерживается выраженного в пункте 93 документа TD/B/C.4/ISL/19 мнения о том, что на перевозчика следует возложить обязательство — в соответствии с санкциями, которые необходимо согласовать, — информировать фактического перевозчика о том, что перевозка, которую фактический перевозчик обязуется выполнить, является частью перевозки, регулируемой положениями Конвенции, а также о том, что следует установить обязательство для перевозчиков по договору и фактических перевозчиков заключать чартерные договоры на тех же условиях mutatis mutandis, что и первоначальный договор перевозки между грузоотправителем и перевозчиком по договору таким образом, чтобы твердо возложить ответственность на одного или нескольких фактических перевозчиков перед грузоотправителем/грузополучателем в соответствии с условиями Конвенции».

дут сохранены, они предлагают изменить первое предложение пункта 1 следующим образом:

«1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, когда в договоре перевозки четко предусматривается, что определенная часть перевозки по этому договору осуществляется поименованным лицом, помимо перевозчика, в договоре может также предусматриваться, что перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки, при условии, что фактическому перевозчику может быть предъявлен иск в соответствии со статьей 21».

152. Франция (пункт 18) отмечает, что, поскольку этот пункт требует, чтобы в договоре о перевозке было указано лицо, которое будет осуществлять фактическую перевозку, в результате чего грузоотправителю будет о нем известно в момент заключения договора, это дает возможность перевозчику освободиться от ответственности за потери или повреждения, происшедшие в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика. Франция (пункт 18) далее отмечает, что любая попытка устранения возможности таких освобождающих от ответственности оговорок в пользу перевозчика фактически повлечет за собой устранение возможности выдачи прямого коносамента на совершение сквозной перевозки, что привело бы к значительным неудобствам с точки зрения документированного товарного кредита.

Исключение слова «поименованный»

153. Соединенное Королевство (пункт 18) и МПС (пункт 43) отмечают, что слово «поименованный» в первом предложении этого пункта может привести к следующим затруднениям:

a) когда в договоре перевозки указывается фактический перевозчик, в некоторых случаях перевозка груза может быть задержана, если перевозчик вынужден ожидать судна поименованного фактического перевозчика (МПС, пункт 43);

b) поименованный фактический перевозчик может не предоставить судна, в чем нет какой-либо вины перевозчика. В таких случаях, если перевозчик перевозит груз на судне другого фактического перевозчика, перевозчик будет нести ответственность по пункту 1 статьи 10 за всю перевозку, даже если в том, что перевозка не была совершена на судне поименованного фактического перевозчика, вины перевозчика нет (МПС, пункт 43);

c) требование о том, чтобы фактический перевозчик был поименован, может создать затруднения в том случае, когда ряд судоходных компаний осуществляет совместное обслуживание, и, как правило, невозможно указать конкретное лицо, которое выполнит последующую перевозку (Соединенное Королевство, пункт 18);

d) сохранение слова «поименованный» окажет неблагоприятное воздействие, поскольку нормы права, регулирующие последующую перевозку, будут зависеть от того, осуществил ли в действительности поименованный фактический перевозчик последующую перевозку или нет (Соединенное Королевство, пункт 18).

154. Соединенное Королевство (пункт 18) и МПС (пункт 43), соответственно, предлагают исключить слово «поименованный».

155. Франция (пункт 19) отмечает, что различие между договором перевозки по пункту 1 статьи 10 и договором перевозки по пункту 1 статьи 11 было бы разъяснено, если бы пункт 2 статьи 11 был изменен следующим образом:

«2. Поименованный перевозчик, который осуществляет определенную часть перевозки в условиях, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, несет ответственность в тех же условиях, что и фактический перевозчик, в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10».

СТАТЬИ 10 И 11, РАССМАТРИВАЕМЫЕ ВМЕСТЕ

156. Катар отмечает (пункт 22), что, в то время как в Брюссельской конвенции 1924 года и Брюссельском протоколе 1968 года не рассматривается проблема сквозной перевозки, статьи 10 и 11 проекта конвенции посвящены решению проблем, возникающих в связи с оговорками о сквозной перевозке в коносаментах.

157. ЦБМЖП предлагает (пункт 22) объединить статьи 10 и 11 под новым заголовком по следующим соображениям (пункт 25):

a) между положениями двух статей существует тесная связь;

b) нынешние заголовки статей недостаточно точны; и

c) пункты 3 — 6 нынешней статьи 10 должны также применяться к статье 11. Соответственно ЦБМЖП предлагает (пункты 23 и 24) следующий проект:

«Статья 10. Ответственность при наличии одного или нескольких фактических перевозчиков

1. В тех случаях, когда перевозка груза или ее часть поручена фактическому перевозчику, независимо от того, осуществляется ли это в соответствии со свободой действий по договору перевозки или нет, перевозчик тем не менее по-прежнему несет ответственность за перевозку груза в целом в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Перевозчик в отношении перевозки груза, осуществляемой фактическим перевозчиком, несет ответственность за действия или бездействие фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в рамках их служебных обязанностей.

2. Несмотря на положения пункта 1, если в договоре перевозки четко предусматривается, что определенная часть перевозки по договору осуществляется поименованным лицом, помимо перевозчика, в договоре может также предусматриваться, что перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке явились следствием подобных обстоятельств, возлагается на перевозчика.

3. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями настоящей Конвенции за выполняемую им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8 применимы в случае, если иск возбуждается против служащего или агента фактического перевозчика.

4. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик берет на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией или любым документом об отказе от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, затрагивает фактического перевозчика только в том случае, если оно прямо с ним согласовано и оформлено в письменном виде. Независимо от согласия фактического перевозчика, перевозчик, тем не менее, остается связанным обязательствами или документами об отказе, вытекающими из такого специального соглашения.

5. В тех случаях и в той мере, в которых перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной и индивидуальной.

6. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не превышает пределов, предусмотренных настоящей Конвенцией.

7. Ничто в настоящей статье не ущемляет какого-либо права перевозчика и фактического перевозчика на регресс».

ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

СТАТЬЯ 12. ОБЩЕЕ ПРАВИЛО

Согласованность с пунктом 1 статьи 5

158. Белорусская ССР (пункт 7) и СССР (пункт 8) предлагают отредактировать текст данной статьи таким образом, чтобы согласовать положения, касающиеся ответственности грузоотправителя, с положениями пункта 1 статьи 5, касающимися ответственности перевозчика.

159. Германская Демократическая Республика (пункт 12) и МАС (пункт 23) предлагают отредактировать эту статью, чтобы в ней содержалась утвердительная формулировка ответственности грузоотправителя, так как:

a) настоящая отрицательная формулировка трудна для понимания (Германская Демократическая Республика), и

b) такое редактирование обеспечит соответствие с формулировкой пункта 1 статьи 5 (МАС).

Поэтому Германская Демократическая Республика (пункт 12) предлагает следующий текст:

> «Грузоотправитель несет ответственность за потери, понесенные перевозчиком или фактическим перевозчиком, если такие потери или повреждения были причинены по вине грузоотправителя, его служащих и агентов или в результате их небрежности».

160. МАС также отмечает (пункт 24), что для освобождения от ответственности грузоотправителю достаточно доказать отсутствие своей вины или вины его служащих или агентов. С другой стороны, перевозчик, который намерен снять с себя ответственность согласно пункту 1 статьи 5, должен доказать, какие обстоятельства привели к потерям или повреждениям и что он принял все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. МАС отмечает (пункт 25), что это различие между положением грузоотправителя и перевозчика является неоправданным и что оно должно быть устранено путем изменения пункта 1 статьи 5[48].

Другие замечания

161. МАС отмечает (пункт 26), что эта статья касается ответственности грузоотправителей по отношению к перевозчикам, которая носит договорный характер. Поэтому МАС считает, что содержащаяся в этой статье ссылка на возможную недоговорную ответственность грузоотправителя не нужна и, следовательно, слова «или фактическим перевозчиком, или ущерб, понесенный судном» должны быть исключены.

СТАТЬЯ 13. ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ОБ ОПАСНОМ ГРУЗЕ

Статья в целом

162. Катар отмечает (пункт 24), что эта статья яснее, чем пункт 6 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года, на котором она основана. Кроме того, эта статья налагает дополнительное обязательство, по сравнению с обязательствами, изложенными в пункте 6 статьи 4, требуя, чтобы грузоотправитель отмечал удобной маркировкой опасные грузы и информировал перевозчика об опасном характере этих грузов.

[48] См. пункт 70 анализа замечаний по пункту 1 статьи 5.

Пункт 1

163. Австрия отмечает (пункт 9), что, хотя этот пункт требует, чтобы маркировку или обозначение осуществлял грузоотправитель, в статье 13 не предусмотрено никаких правовых последствий в случае несоблюдения этого требования. Поэтому Австрия предлагает (пункт 9) исключить этот пункт.

Пункт 2

164. Австрия предполагает (пункт 10), что во избежание последствий, изложенных в подпунктах *a* и *b* пункта 2, будет достаточно, чтобы грузоотправитель информировал перевозчика об опасном характере груза даже в том случае, когда этот груз передан грузоотправителем фактическому перевозчику, которому была поручена перевозка части груза.

165. Канада предлагает (пункт 2 *c*) уточнить подпункт *b* этого пункта, с тем чтобы обеспечить положение, при котором даже тогда, когда перевозчик или фактический перевозчик, которому был передан груз, не был информирован об опасном характере груза, только перевозчик или фактический перевозчик уполномочен разгружать, уничтожать или обезвреживать груз, если он стал угрозой для жизни людей или для имущества.

166. МАС отмечает (пункт 27), что в этом пункте не определяются способы, с помощью которых перевозчик может установить опасный характер груза, и, следовательно, могут возникнуть трудности при определении того, знал ли перевозчик об опасном характере груза. Поэтому МАС предлагает (пункт 27) сформулировать второе предложение этого пункта таким образом:

«Если грузоотправитель не делает этого, а такой перевозчик или фактический перевозчик не в состоянии установить опасный характер груза путем его внешнего осмотра или на основании описания этого груза».

Пункты 2 и 3, рассматриваемые вместе

167. МПС отмечает (пункты 45 и 47), что для обеспечения безопасности на море важно:

a) строго обязать грузоотправителя информировать перевозчика об опасном характере груза; и

b) обеспечить, чтобы грузоотправитель не мог легко уйти от ответственности, возлагаемой на него подпунктом *a* пункта 2, путем утверждения о том, что перевозчик знал об опасном характере данного груза.

168. Поэтому МПС вносит следующие предложения (пункт 46):

a) второе предложение пункта 2 должно состоять только из слов «Если грузоотправитель не делает этого», а другие слова должны быть исключены, и

b) текст пункта 3 изменить следующим образом:

«Положения пункта 2 не могут быть применены, если лицо, взявшее груз под свою ответственность от имени перевозчика, знало во время принятия груза о его опасном характере и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следовало принять».

Пункты 2 и 4, рассматриваемые вместе

169. МАС отмечает (пункт 28), что, хотя и в пункте 2, и в пункте 4 говорится о том, что перевозчик имеет право освободиться от груза, если он создает угрозу для судна или другого груза, согласно обоим пунктам, он может освободиться от груза только «как того могут потребовать обстоятельства». Следовательно, способ освобождения от груза должен быть соотнесен с обстоятельствами, создающими опасность. МАС (пункт 29) указывает на то, что достижение такой соотнесенности может быть трудным для перевозчика, поскольку он, возможно, не всегда будет в состоянии определить степень опасности. Поэтому МАС предлагает (пункт 30) исключить слова «как того могут потребовать обстоятельства» как из пункта 2, так и из пункта 4.

Регулирование права на фрахт

170. Белорусская ССР (пункт 8), СССР (пункт 9) и МАС (пункт 31) отмечают, что в статье 13 не содержится положений, регулирующих право на фрахт в тех случаях, когда груз был выгружен, уничтожен или обезврежен в соответствии с пунктами 2 и 4. Белорусская ССР (пункт 8) и СССР (пункт 9) предлагают включить в эту статью положения, регулирующие этот вопрос. МАС делает следующие конкретные замечания:

a) если перевозчик знает об опасном характере груза, он взыщет высокий фрахт за перевозку, поскольку он может предвидеть возможные риски, возникающие при перевозке такого груза. Поэтому, если от груза пришлось освободиться до места назначения, он имеет право только на фрахт в размере, пропорциональном пройденному расстоянию (пункт 31);

b) если перевозчик не знает об опасном характере груза, он не в состоянии предвидеть того, что он не сможет доставить груз в порт назначения. Поэтому он имеет право на полный фрахт (пункт 32).

Пункт 4

171. Австрия отмечает (пункт 11), что во французском тексте этого пункта слово «chargeur» (грузоотправитель) должно быть заменено словом «transporteur» (перевозчик)[49].

[49] Эта поправка, которая необходима для того, чтобы привести французский текст в соответствие с английским, испанским и русским текстами, была внесена в текст проекта конвенции, воспроизведенный в документе A/CONF.89/5.

ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

СТАТЬЯ 14. ВЫДАЧА КОНОСАМЕНТА

Статья в целом

172. Катар отмечает (пункт 25), что настоящая статья, в которой рассматривается вопрос о выдаче коносамента, представляет собой пересмотренный пункт 3 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года.

Пункт 2

173. В случае перевозки грузов на зафрахтованных судах важно, как отмечают Соединенные Штаты (пункт 41), чтобы судовладелец и фрахтователь несли ответственность перед грузоотправителями. В случае такой перевозки грузов грузоотправитель обычно имеет дело с фрахтователем, и в соответствии с пунктом 1 статьи 1 проекта конвенции можно будет толковать понятие «перевозчик» как включающее фрахтователя и тем самым возложить ответственность на фрахтователя за перевозку. Если в случае такой перевозки коносамент подписан капитаном судна или от его имени, судовладелец им связан, даже если предварительный договор был заключен с фрахтователем и коносамент выписан на бланке фрахтователя. С тем чтобы устранить какие-либо сомнения относительно такой двойной ответственности, Соединенные Штаты (пункт 41) предлагают изменить последнее предложение пункта 2 статьи 14, с тем чтобы в нем говорилось следующее:

> «Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, или от его имени и с его разрешения, считается подписанным от имени перевозчика, а также от имени судовладельца как фактического перевозчика».

СТАТЬЯ 15. СОДЕРЖАНИЕ КОНОСАМЕНТА

Статья в целом

174. МПС отмечает (пункт 48), что нежелательно кодифицировать на будущее требуемое содержание коносамента, поскольку такие документы постоянно претерпевают изменения. Их содержание должно определяться коммерческими требованиями банков и грузоотправителей. Статья 16 проекта конвенции предоставляет грузоотправителю необходимую для него защиту. Соответственно МПС рекомендует исключить статью 15.

175. Катар отмечает (пункт 25), что данный пункт, в котором рассматриваются правила, регулирующее содержание коносаментов, представляет собой пересмотренный пункт 3 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года.

Сокращение перечня обязательных данных, содержащихся в коносаменте

176. Соединенное Королевство (пункт 19) и МТП (пункт 17) отмечают, что проявляющаяся в настоящее время тенденция направлена на изъятие из коммерческих документов данных, которые не являются необходимыми с точки зрения коммерческой практики или изменений в области транспорта. Поэтому они рекомендуют сводить к минимуму обязательные данные в коносаментах и отмечают, что, если стороны опустят необходимые с коммерческой точки зрения данные, документ не будет пригоден для коммерческого оборота (Соединенное Королевство, пункт 19, и МТП, пункт 19). Кроме того, МТП отмечает (пункт 19), что сторонам необходимо предоставить право включать дополнительные данные, помимо обязательных, в зависимости от существующих коммерческих обстоятельств, как это предусмотрено, в частности, правилом 6 Единообразных правил МТП для документа комбинированной перевозки[50].

Пункт 1 b

177. Белорусская ССР (пункт 2), СССР (пункт 2) и МАС (пункт 33) отмечают, что в соответствии с их предложением[51] об исключении упаковки из определения «груза» в пункте 4 статьи 1 в этот подпункт необходимо внести вытекающие из этого предложения поправки. МАС (пункт 33) отмечает, что в случае упакованного груза соответствующие подробные данные, которые должны быть включены в коносамент, будут касаться состояния внешней упаковки. Соответственно МАС предлагает изменить этот подпункт, с тем чтобы в нем говорилось следующее: «*b*) внешнее состояния груза или его упаковки».

Пункт 1 c

178. Германская Демократическая Республика отмечает (пункт 14), что этот пункт необходимо дополнить следующим выражением: «Если наименование перевозчика является ошибочным, неправильным или отсутствует, перевозчиком считается судовладелец».

Пункт 1 f

179. МПС (пункт 49) отмечает, что требования, изложенные в этом подпункте, не могут быть выполнены в том случае, если партия груза получена в течение определенного числа дней, и что эти требования также не могут быть предъявлены в бортовом коносаменте.

Пункт 1 k

180. Австрия предлагает (пункт 12), что в соответствии с установленной практикой в данном под-

[50] Правило 6 Единообразных правил МТП гласит: «В дополнение к данным, которые конкретно требуются настоящими Правилами, стороны включают в документ комбинированной перевозки такие конкретные данные, какие они могут признать желательными с коммерческой точки зрения» (издание МТП 298 от 1975 года).

[51] Это предложение см. в пункте 24 анализа замечаний по пункту 4 статьи 1.

пункте необходимо указать, уплачивается ли фрахт заранее или же он подлежит уплате в месте назначения, и в этом пункте должно, соответственно, говориться следующее: «Указание о том, уплачен ли фрахт заранее или же он подлежит уплате в месте назначения». Австрия отмечает, что в случае принятия этого предложения необходимо внести соответствующие изменения в пункт 4 статьи 16.

181. МПС отмечает (пункт 50), что данный пункт может также привести к возникновению трудностей и заполнению дополнительной документации в случае перепродажи груза.

СТАТЬЯ 16. КОНОСАМЕНТЫ: ОГОВОРКИ И ДОКАЗАТЕЛЬСТВЕННАЯ СИЛА

Пункт 3 a

Согласование с другими транспортными конвенциями

182. ЦБМЖП (пункт 17) отмечает, что в соответствии с этим подпунктом коносамент служит единственным подтверждением описания принятого или погружаемого груза, в то время как согласно другим транспортным конвенциям (пункт 3 статьи 8 Конвенции СИМ[52]; пункт 1 статьи 9 Конвенции ДПГ[53]; пункт 1 статьи 11 Варшавской конвенции 1929 года[54]) транспортный документ также служит доказательством содержания договора перевозки. В целях согласования транспортных конвенций ЦБМЖП предлагает изменить формулировку данного подпункта следующим образом:

> «*a*) Коносамент является доказательством prima facie заключения и условий договора перевозки, а также приемки или, в случае выдачи «бортового» коносамента, погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте».

Пункт 3 b

183. Франция отмечает (пункт 20), что выражение «включая любого грузополучателя» является излишним и что в некоторых случаях грузополучателем может быть третья сторона. Поэтому в соответствии с коносаментом, выданным поименованному грузополучателю, такой грузополучатель может ссылаться на договор перевозки и не может рассматриваться в качестве третьей стороны. Кроме того, сам грузоотправитель, являющийся стороной договора, может быть грузополучателем. Соответственно, Франция предлагает принять следующую ограничительную по своему характеру формулировку пункта 1 статьи 1 Брюссельского протокола 1968 года: «Однако доказательство противоположного не допускается, если коносамент передается добросовестному третьему лицу».

Пункт 4

184. МПС отмечает (пункт 51), что нет необходимости упоминать в коносаменте плату за простой судна. Если такое упоминание будет все же сделано, от перевозчика лишь требуется указать, что простой судна оплачивается или может быть оплачен, поскольку, если плата за простой судна также должна быть указана, выдача коносамента может быть задержана до представления заявления о простое судна, а такая задержка не будет отвечать интересам грузоотправителей.

Исключение пункта

185. МПС (пункт 52) не одобряет выдвинутого на основании этого пункта предположения, что фрахт не подлежит уплате, если он не указан в коносаменте. Она отмечает, что в некоторых случаях, таких как перевозка груза на зафрахтованных судах, при которой грузоотправитель является также фрахтователем, коносамент представляет собой лишь квитанцию, а фрахт, возможно, не был указан по желанию грузоотправителя. В таких случаях было бы рискованно заключить, что фрахт уплате не подлежит. Если коносамент впоследствии передается третьей стороне, более разумное предположение заключается в том, что фрахт подлежит уплате, поскольку перевозчики требуют оплаты своих услуг. Поэтому МПС предлагает исключить этот пункт.

СТАТЬЯ 17. ГАРАНТИИ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья в целом

186. Ирак (пункт 6) и ААКПК (пункт 7) отмечают, что эта статья требует специального рассмотрения на Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов.

Пункт 2

187. Соединенные Штаты Америки (пункт 43) отмечают желательность того, чтобы перевозчик, отказывающийся от оговорок в коносаменте в обмен на гарантийное письмо, лишался права на ограничение своей ответственности, но только в отношении потерь, понесенных истцом в результате его добросовестного доверия к описанию груза в коносаменте, а не в отношении потерь, возникших по не связанным с этим причинам. Поэтому они предлагают изменить редакцию данного пункта путем исключения слов «которому был передан данный коносамент», содержащихся в конце этого пункта, и замены их следующими:

---

[52] Пункт 3 статьи 8 Конвенции СИМ гласит:

«Если транспортная накладная заверена печатью, она при условии соблюдения положений пункта 4 настоящей статьи может служить доказательством договора перевозки».

[53] Пункт 1 статьи 9 Конвенции ДПГ гласит:

«Транспортная накладная служит доказательством prima facie заключения и условий договора перевозки, а также приемки груза перевозчиком».

[54] Пункт 1 статьи 11 Варшавской конвенции 1929 года гласит: «Авиатранспортная накладная служит доказательством prima facie заключения договора, приемки груза и условий перевозки».

«который действовал добросовестно, полагаясь на содержащееся в нем описание груза, и в отношении такого добросовестного истца и в связи с убытками, понесенными из-за доверия к описанию в коносаменте, перевозчик не пользуется привилегией ограничения ответственности, предусмотренной в настоящей Конвенции».

Пункты 2, 3 и 4, рассматриваемые вместе

188. Катар (пункт 26) отмечает, что эти пункты касаются действительности и последствий гарантийного письма, представляющего собой обязательство грузоотправителя возместить перевозчику ущерб, возникающий в результате ответственности последнего перед третьей стороной вследствие неточного описания груза в коносаменте.

Сохранение пунктов 2, 3 и 4

189. Австралия (пункт 18), Франция (пункт 22) и Чехословакия (пункт 5) выступают за сохранение этих пунктов. Австралия и Франция поддерживают международно-правовое регулирование гарантийных писем согласно этим пунктам, поскольку:

a) существование практики нечестной выдачи чистых коносаментов в расчете на гарантийные письма предполагает, что внутригосударственное регулирование недейственно (Австралия); и

b) разрешение данного вопроса с помощью внутригосударственного права может привести к разнообразным и неопределенным решениям данной проблемы (Франция).

Исключение пунктов 2, 3 и 4

190. Канада (пункт 2 *d*), Нидерланды (пункт 12), МТП (пункт 23) и МПС (пункт 58) предлагают исключить эти пункты по следующим причинам:

a) гарантийные письма считаются недействительными, как противоречащие общественному порядку и политике (Канада, пункт 2 *d*);

b) положения этих пунктов не имеют пользы для держателя коносамента, чье положение затрагивается гарантийным письмом (Нидерланды, пункт 12);

c) важно, чтобы в коносаменте, который, как считается, представляет перевозимый груз, точно описывался этот груз, с тем чтобы получающие коносамент лица могли на него полагаться. Невключение оговорки в коносамент введет таких лиц в заблуждение, и поэтому Конвенция не должна признавать гарантийных писем, которые могут быть использованы для обеспечения отказа от оговорок (МТП, пункты 20 — 23);

d) преступный элемент нечестного использования неточных коносаментов не может должным образом пресекаться конвенцией по вопросам частного права (МПС, пункт 53);

e) в случае сохранения данных положений маловероятно, что перевозчик примет гарантийное письмо, если грузоотправитель пожелает, чтобы перевозчик не включал оговорки в коносамент. Перевозчик применит альтернативную практику, такую как требование о внесении залога. Такая альтернативная практика создаст трудности для грузоотправителя, который в настоящее время является инициатором выдачи гарантийного письма (МПС, пункты 54 — 56);

f) трудности, возникающие в настоящее время в связи с гарантийными письмами, вызваны отказом банков принимать коносаменты с оговорками на основании кредитных писем. Подлинным решением является не принятие положений, содержащихся в этих пунктах, а изменение коммерческой практики в отношении кредитных писем (МПС, пункты 56 — 57).

Исключение слов «включая любого грузополучателя» из пунктов 2, 3 и 4

191. Франция и МАС предлагают исключить слова «включая любого грузополучателя» из текста этих пунктов:

a) по причинам, изложенным Францией в поддержку исключения тех же слов из подпункта *b* пункта 3 статьи 16 (Франция, пункт 21)[55];

b) поскольку эти слова излишни (МАС, пункт 40).

Исключение пунктов 3 и 4

192. Белорусская ССР, СССР и МАС предлагают исключить пункт 3:

a) так как в нем нет необходимости, поскольку затрагиваемые в нем вопросы могут регулироваться нормами внутригосударственного права (Белорусская ССР, пункт 9; СССР, пункт 10, и МАС, пункт 42);

b) так как он ставит перевозчика в неравное положение по сравнению с грузоотправителем, поскольку в случае выдачи грузоотправителем гарантийного письма с намерением обмануть третью сторону он не несет почти никакой ответственности согласно этому пункту, хотя именно он был инициатором обмана (МАС, пункт 42).

193. Белорусская ССР (пункт 10), СССР (пункт 10) и МАС (пункт 43) предлагают исключить пункт 4 как излишний, поскольку вопрос о потере права на ограничение ответственности уже регулируется статьей 8.

194. Соединенные Штаты Америки (пункт 42) отмечают, что любая попытка определить в конвенции обстоятельства, при которых можно принудить грузоотправителя соблюдать гарантийное письмо, будет иметь своим последствием поощрение нежелательной практики выдачи гарантийных

[55] См. пункт 183 анализа замечаний по пункту 3*b* статьи 16.

писем, способствующей обману грузополучателей. Соответственно, Соединенные Штаты Америки (пункт 42) предлагают исключить пункты 3 и 4.

СТАТЬЯ 18. ДРУГИЕ ДОКУМЕНТЫ, ПОМИМО КОНОСАМЕНТА

195. Германская Демократическая Республика отмечает (пункт 15), что, поскольку статья 18 призвана учесть снижающееся значение коносамента и возрастающее значение данных грузовой накладной, была бы целесообразной минимальная кодификация Конференцией норм, касающихся последнего документа. С этой целью Германская Демократическая Республика вносит следующие предложения:

a) добавить к тексту этой статьи выражение «с согласия грузоотправителя» в статье после вступительных слов «Когда перевозчик...» (пункт 16);

b) включить в эту статью следующие два дополнительных пункта:

«2. Перевозчик доставляет груз грузополучателю, поименованному в таком документе.

3. Грузоотправитель сохраняет право распоряжения грузом до момента прибытия груза в порт назначения, если он не передал это право заранее в письменной форме и безоговорочно грузополучателю или любому другому лицу и не уведомил перевозчика о такой передаче».

196. Катар отмечает (пункт 27), что в отличие от Брюссельской конвенции 1924 года и Брюссельского протокола 1968 года этот проект конвенции регулирует все документы, подтверждающие договор перевозки.

197. МАС (пункт 44) отмечает, что заключение договора перевозки и приемка груза являются совершенно разными юридическими фактами, которые могут и не совпадать по времени. Следовательно, выдача документа, подтверждающего договор перевозки, не всегда служит доказательством о приемке груза. С учетом этого соображения МАС предлагает изменить редакцию этой статьи следующим образом:

«Когда перевозчик выдает какой-либо документ, помимо коносамента, подтверждающий принятие груза, такой документ является доказательством prima facie приемки перевозчиком груза, описанного в нем».

198. ЦБМЖП (пункт 17) отмечает, что согласно этой статье какой-либо документ, помимо коносамента, является лишь доказательством описания принятого груза, в то время как согласно другим транспортным конвенциям (пункт 3 статьи 8 Конвенции СИМ; пункт 1 статьи 9 Конвенции ДПГ; пункт 1 статьи 11 Варшавской конвенции 1929 года[56]) транспортный документ также служит доказательством содержания договора перевозки. С целью согласования транспортных конвенций ЦБМЖП предлагает изменить редакцию этой статьи следующим образом:

«Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки, такой документ является доказательством prima facie заключения и условий договора перевозки, а также приемки перевозчиком груза, описанного в нем».

ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

СТАТЬЯ 19. УВЕДОМЛЕНИЕ О ПОТЕРЯХ, ПОВРЕЖДЕНИЯХ ИЛИ ЗАДЕРЖКЕ

Статья в целом

199. Катар отмечает (пункт 28), что данная статья, представляющая собой пересмотренный пункт 6 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года, касается уведомления о потерях, повреждениях или задержке, которые должны направляться перевозчику.

Пункт 1

Целесообразность требования направлять уведомление о потерях или повреждениях во время передачи груза

200. Федеративная Республика Германии (пункт 11), МТП (пункт 24) и МПС (пункты 59 — 61) предлагают включить в данный пункт требование о том, чтобы грузополучатель во время передачи груза направлял уведомление об очевидных повреждениях или потерях, поскольку:

a) предоставляемое грузополучателю пунктом 1 статьи 19 в его настоящей редакции право направлять уведомление и после момента передачи может привести к возникновению споров и тяжб относительно того, имели ли место потери или повреждения во время передачи груза (МТП и МПС);

b) право направлять уведомление и после передачи груза может привести к тому, что перевозчик будет уведомляться о потерях или повреждениях, возникших после передачи груза (Федеративная Республика Германии);

c) требование о направлении уведомления либо в устной, либо в письменной форме во время передачи груза не возлагает тяжелого бремени на грузополучателя (Федеративная Республика Германии).

201. Соответственно, МПС предлагает (пункт 61) использовать следующий текст, одобренный Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок:

«1. Если уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее момента передачи груза грузополучателю, такая

[56] Текст этих положений см. в сноски 52, 53 и 54, касающихся анализа замечаний по пункту 3*a* статьи 16.

передача является доказательством prima facie доставки груза перевозчиком в хорошем состоянии и в соответствии с описанием в транспортном документе, если таковой имеется»[57].

Другие предложения

202. *a*) Соединенные Штаты отмечают (пункт 45), что в тех случаях, когда уведомление не направляется в соответствии с данным пунктом, а выдается транспортный документ в отношении перевозки груза, этот пункт лишь устанавливает презумпцию того, что груз был доставлен во внешне хорошем состоянии, поскольку транспортный документ может содержать лишь описание внешнего состояния груза. Однако в тех случаях, когда в соответствии с данным пунктом уведомление не направляется и не выдается транспортного документа, этот пункт устанавливает презумпцию того, что груз был доставлен в хорошем состоянии. Поэтому перевозчик пользуется преимуществом от более благоприятной презумпции в случае невыдачи транспортного документа, чем в случае его выдачи.

b) Соединенные Штаты также отмечают (пункт 45), что вопрос о скрытых потерях или повреждениях рассматривается отдельно в пункте 2 данной статьи, предусматривающем более длительный период для направления уведомления о скрытых потерях, чем для уведомления о явных потерях. Установление презумпции фактического, в отличие от внешнего, состояния груза может привести к путанице в отношении того, должен ли применяться более короткий или более длительный период для направления уведомления о скрытых потерях или повреждениях в том случае, когда транспортный документ не был выдан.

203. Соответственно, Соединенные Штаты предлагают (пункт 45) заменить в конце данного пункта слова «в хорошем состоянии» выражением «во внешне хорошем состоянии».

204. Ирак (пункт 6) и ЛАКПК (пункт 7) отмечают, что данный пункт требует специального рассмотрения на Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов.

Пункт 2

Сокращение периода в 15 дней

205. Франция (пункт 23), МТП (пункт 25) и МПС (пункты 62—63) отмечают, что период в 15 дней, допускаемый данным пунктом для направления уведомления, является слишком длительным. Франция и МПС предлагают сократить этот период до 10 дней, причем МПС (пункт 62) отмечает, что этого периода вполне достаточно для того, чтобы грузополучатель выявил даже случаи скрытых потерь или повреждений, а Франция отмечает, что в тексте, утвержденном Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок, устанавливается период в 10 дней[58]. МТП (пункт 25) предлагает сократить этот период до 7 дней, отмечая, что, по ее мнению, в проекте конвенции ЮНКТАД о смешанной перевозке установлен семидневный период в отношении повреждений, нанесенных на морском отрезке смешанной перевозки, и что семидневный период установлен также в соответствии с правилом 10[59] Единообразных правил МТП для документа комбинированной перевозки.

Пункты 1 и 2, рассматриваемые вместе

Бремя доказывания, налагаемое данными пунктами

206. ЦБМЖП (пункт 30) отмечает, что, хотя данные пункты ясно устанавливают презумпцию доставки либо груза, соответствующего описанию в транспортном документе, либо груза в хорошем состоянии в том случае, если уведомление не было направлено в указанный срок, неясен результат в том случае, если уведомление было направлено своевременно. В последнем случае было бы несправедливо требовать от перевозчика доказывания того, что груз был доставлен в хорошем состоянии, после того как с момента доставки прошел определенный период времени, в течение которого со стороны грузополучателя жалоб не поступало; с другой стороны, было бы несправедливым допускать доказательственную силу уведомления о потерях или повреждениях, направленного грузополучателем после доставки (пункты 32 — 33). Если принять общее правило о том, что бремя доказывания лежит на лице, выдвигающем утверждение, то грузополучателю придется доказывать наличие факта потерь или повреждений. Таким образом, ему придется доказывать наличие потерь или повреждений независимо от того, направил он уведомление своевременно или нет (пункты 34 — 35).

207. С учетом порождаемой этими пунктами неопределенности ЦБМЖП предлагает (пункт 35) их исключить.

---

[57] См. *Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том VI, 1975 год* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.76.V.5), часть вторая, глава IV, раздел 4, стр. 299, Проект конвенции о морской перевозке грузов (A/CN/102, приложение I), статья 19.

[58] Данный текст гласит:

«2. Если потери или повреждения являются скрытыми, уведомление в письменной форме должно направляться не позднее 10 дней после совершения доставки, исключая день доставки» (там же).

[59] В правиле 10 Единообразных правил МТП говорится следующее: «За исключением груза, считающегося потерянным в соответствии с правилом 15 по этому вопросу, при отсутствии доказательств в пользу противного считается, что оператор комбинированной перевозки доставил груз, как предписано в документе о комбинированной перевозке, если только уведомление о потерях или повреждениях груза, содержащее указание на общий характер таких потерь или повреждений, не будет направлено в письменной форме оператору комбинированной перевозки или его представителю в месте доставки до или в момент передачи груза в ведение лица, уполномоченного на принятие доставки груза в соответствии с документом о комбинированной перевозке, или если только потери или повреждения носят скрытый характер, — в течение семи последующих дней после этого» (издание МТП 298, 1975 год).

208. Если в интересах перевозчика будет признано необходимым потребовать от грузополучателя направления уведомления, ЦБМЖП предлагает (пункт 37) предусмотреть соответствующие санкции на случай неуведомления и ввести систему аннулирования права на иск за ненаправление уведомления в момент доставки. Оно отмечает (пункты 27 и 31), что такая система предусматривается статьей 45 Конвенции СИМ[60] и статьей 26 Варшавской конвенции 1929 года[61].

Приведение формулировки этой статьи в соответствие с пунктом 2 статьи 4

209. Соединенные Штаты отмечают (пункт 44), что срок направления письменного уведомления должен начинаться с момента «передачи» груза перевозчиком грузополучателю. Однако в пункте 2 статьи 4 употребляется выражение «до момента сдачи им груза» для того, чтобы обозначить момент прекращения ответственности перевозчика за груз. Соответственно, Соединенные Штаты предлагают заменить в данных пунктах выражение «сдача груза» выражением «передача груза», поскольку первое выражение имеет более устоявшееся значение.

Пункт 5

210. МТП отмечает (пункт 26), что хотя в соответствии с пунктом 3 статьи 5 лицо, имеющее право на иск в отношении потери груза, может считать груз потерянным после того, как задержка в доставке составит 60 дней, эта статья не предусматривает направления уведомления в подобном случае.

211. МПС предлагает (пункт 64) добавить к концу данного пункта слова «его служащим или агентам» в том случае, если в Конвенции будет сохранено положение об ответственности за задержку.

СТАТЬЯ 20. ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ

Пункт 1

Сопоставление с Брюссельской конвенцией 1924 года

212. Катар (пункт 29) отмечает, что данная статья отличается от соответствующего положения Брюссельской конвенции 1924 года с учетом внесенных в него поправок, содержащихся в пунктах 2 и 3 статьи 1 Брюссельского протокола 1968 года, тем, что:

a) последнее положение охватывает только иски к перевозчикам, в то время как данный пункт также охватывает иски перевозчиков к грузоотправителям или грузополучателям;

b) в то время как в соответствии с Брюссельской конвенцией срок исковой давности составляет один год, данный пункт предусматривает срок в два года.

Сокращение срока исковой давности до одного года

213. МПС (пункты 65 и 66), ММК (пункт 26) и ЦБМЖП (пункт 19) предлагают сократить срок до одного года по следующим соображениям:

a) обе стороны столкнутся со значительными трудностями в сборе доказательств, необходимых для судебного процесса, через два года со дня начала срока исковой давности. При предъявлении иско

[60] В статье 45 Конвенции СИМ говорится следующее:

«*Аннулирование прав на предъявление железной дороге иска в связи с договором перевозки*

1. Принятие груза имеющим на это право лицом аннулирует все права на предъявление железной дорогой иска за задержку в доставке, частичную потерю или повреждения.

2. Тем не менее право на иск не аннулируется:

a) если лицо, имеющее право на принятие груза, представляет доказательство того, что потери или повреждения были вызваны умышленным невыполнением своих обязанностей или грубой небрежностью со стороны железной дороги;

b) если претензия в связи с задержкой в доставке предъявлена одной из железных дорог, указанных в статье 43(3) настоящей Конвенции, в течение периода, не превышающего 30 дней, исключая день принятия груза лицом, имеющим право на его получение;

c) в случае предъявления претензии в связи с частичной потерей или повреждениями:

i) если потеря или повреждение были обнаружены до принятия груза лицом, имеющим на это право, в соответствии со статьей 44 настоящей Конвенции;

ii) если проверка, которая должна была быть проведена в соответствии со статьей 44, не была осуществлена исключительно вследствие неправомерного действия железной дороги или небрежности с ее стороны;

d) в случае предъявления претензии в связи со скрытой потерей или повреждением, обнаруженных после принятия груза лицом, имеющим на это право, при том условии, что:

i) немедленно после обнаружения потери или повреждения и в любом случае в течение семи дней после принятия груза правомочное лицо обратилось с просьбой о проведении проверки в соответствии со статьей 44 настоящей Конвенции; и

ii) лицо, имеющее право на груз, доказывает факт возникновения потерь или повреждений в период между приемом к перевозке и доставкой.

3. Если груз был переадресован с соблюдением условий, содержащихся в статье 29(1) настоящей Конвенции, право на иск о компенсации в отношении частичной потери или повреждения, возникающее из договора перевозки, предшествующего переадресованию, аннулируется таким же образом, как если бы был заключен только один договор перевозки».

[61] В статье 26 Варшавской конвенции 1929 года говорится следующее:

«1. Получение багажа и товаров получателем без возражений составит предположение, вправе до доказательства противного, что товары были представлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу.

2. В случае повреждения груза получатель должен направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении повреждения и самое позднее в течение трехдневного срока для багажа и семидневного для товаров, считая со дня их получения. В случае опоздания протест должен быть произведен не позднее четырнадцати дней со дня, когда багаж или товар будут переданы в его распоряжение.

3. Всякое возражение должно быть осуществлено путем оговорки, внесенной в перевозочный документ, или иного письменного сообщения, отправленного в срок, установленный для этого возражения.

4. При отсутствии возражения в установленные сроки никакие иски против перевозчика не принимаются, кроме случаев обмана со стороны последнего».

в связи с потерями или повреждениями груза перевозчику придется преодолевать более серьезные трудности, поскольку бремя доказывания возложено на него (МПС, пункты 65 и 66);

b) в том случае, если для переговоров по сложному делу требуется срок исковой давности свыше одного года, то в соответствии с пунктом 4 данной статьи срок в один год может быть продлен (ММК, пункт 26);

c) отход от прочно установившегося срока в один год может привести к тому, что некоторые лица, подобные лицам, занимающимся короткопробежными морскими паромными перевозками, могут ошибочно счесть, что теперь в отношении их применим двухлетний срок, в то время как по-прежнему, в зависимости от обстоятельств, может применяться срок в один год (ММК, пункт 26);

d) принятие срока в один год будет соответствовать сроку исковой давности, установленному в статье 46 Конвенции СИМ[62] и в статье 32 Конвенции ДПГ[63] (ММК, пункт 26; МПС, пункт 66; ЦБМЖП, пункт 19), в то время как сохранение двухлетнего срока создает трудности для прямого морского перевозчика при предъявлении им регрессивных исков автомобильным и железнодорожным перевозчикам (ММК, пункт 26).

214. Однако ЦБМЖП (пункт 20) отмечает, что в случае принятия срока в один год было бы полезно добавить к данному пункту следующее положение: «Однако в случае умышленного неисполнения служебных обязанностей срок давности составляет два года».

Сохранение двухлетнего срока

215. Франция (пункт 24) отмечает, что годичный срок давности, предусматриваемый в пункте 6 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года, был увеличен в соответствии с данным пунктом до двух лет и что он применим как в отношении исков к перевозчикам, так и в отношении исков, предъявляемых грузоотправителю и грузополучателю, и предлагает сохранить двухлетний срок.

Сокращение срока до одного года по искам о возмещении ущерба, предъявляемым перевозчику

216. МАС (пункт 45) предлагает ограничить одним годом срок исковой давности для предъявления перевозчику исков о возмещении ущерба, поскольку:

a) такого срока вполне достаточно для предъявления перевозчику иска;

b) срок в один год приведет к урегулированию претензий без излишних задержек;

c) в случае необходимости срок в один год может быть продлен в соответствии с пунктом 4 данной статьи.

Пункт 4

Согласование этого пункта с другими транспортными конвенциями

217. ЦБМЖП (пункт 21) отмечает, что положение, сформулированное по образцу положений пункта 3 статьи 46 Конвенции СИМ[64] и пункта 2 статьи 32 Конвенции ДПГ[65], в соответствии с

[62] В пункте 1 статьи 46 Конвенции СИМ говорится следующее:

«1. Срок исковой давности для предъявления исков, вытекающих из договора перевозки, устанавливается в один год. Тем не менее срок исковой давности устанавливается в три года в случае предъявления:

a) иска о возвращении наложенного платежа, полученного железной дорогой с грузополучателя;

b) иска о возвращении чистой выручки от продажи, произведенной железной дорогой;

c) иска в связи с потерями или повреждениями, вызванными умышленным неисполнением служебных обязанностей;

d) иска в связи с денежными суммами, причитающимися в соответствии со статьей 39 настоящей Конвенции, в случаях обмана;

e) иска, вытекающего из договора перевозки, предшествующего переадресованию груза, в случаях, к которым применима статья 29 (1) настоящей Конвенции».

[63] В пункте 1 статьи 32 Конвенции ДПГ говорится следующее:

«1. Право вчинения иска, могущего быть предъявленным относительно перевозки, выполняемой с применением настоящей Конвенции, погашается давностью в один год. Однако в случае злоумышленного поступка или вины, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку, предельный срок давности устанавливается в три года. Давность начинает течь:

a) в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке, — со дня сдачи груза;

b) в случае потери всего груза — с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока; или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня со принятия груза транспортером к перевозке;

c) во всех прочих случаях — по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки. День, указанный выше в качестве начального дня течения давности, не принимается в расчет при установлении срока ее».

[64] В пункте 3 статьи 46 Конвенции СИМ говорится следующее:

«3. В случае предъявления железной дороге претензии в письменном виде в соответствии со статьей 41 настоящей Конвенции течение срока исковой давности приостанавливается до дня отклонения железной дорогой этой претензии путем направления письменного уведомления и возвращения документов, приложенных к этой претензии. Если часть претензии принимается, то течение срока исковой давности возобновляется лишь в отношении оспариваемой части претензии. Бремя доказывания получения претензии или ответа и возвращения документов несет сторона, ссылающаяся на эти факты.

Течение срока исковой давности не приостанавливается последующими претензиями по тому же вопросу».

[65] В пункте 2 статьи 32 Конвенции ДПГ говорится следующее:

«2. Предъявление претензии в письменной форме приостанавливает течение давности до того дня, когда перевозчик в письменной форме отверг претензию с возвращением приложенных к ней документов. В случае частичного признания предъявленной претензии течение давности возобновляется в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения рекламации или ответа на нее, а также возвращения относящихся к делу документов, лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших претензий на том же основании не прерывает течения давности».

которым течение срока давности приостанавливается в случае предъявления претензии, будет более полезным, чем данный пункт. Соответственно, оно предлагает заменить данный пункт следующим:

«Предъявление претензии в письменном виде приостанавливает течение срока исковой давности до дня, когда перевозчик отклоняет эту претензию путем направления письменного уведомления и возвращения документов, приложенных к этой претензии. Если часть претензий принимается, то течение срока исковой давности возобновляется лишь в отношении оспариваемой части претензии. Бремя доказывания получения претензии или ответа и возвращения документов несет сторона, ссылающаяся на эти факты. Течение срока исковой давности не приостанавливается последующими претензиями по тому же вопросу».

СТАТЬЯ 21. ЮРИСДИКЦИЯ

Статья в целом

Исключение этой статьи

218. Белорусская ССР (пункты 11 — 13), СССР (пункты 11 — 16) и МАС (пункты 46 — 49) предлагают исключить данную статью по следующим соображениям:

a) большой выбор органов, в которых истец в соответствии с пунктом 1 данной статьи может предъявить иск, ставит истца в более выгодное положение (Белорусская ССР, пункт 11; СССР, пункты 11 — 12);

b) эта статья противоречит международным соглашениям, обязательным для некоторых государств и содержащим императивные нормы, касающиеся надлежащего места суда для предъявления исков в связи с договорами о морской перевозке грузов (СССР, пункт 13);

c) проблема юрисдикции выходит за рамки предмета регулирования этой Конвенции (СССР, пункт 15);

d) данная статья, и в особенности ее пункт 2, противоречит как одному из принципов современного международного права, так и общепризнанным международным соглашениям, поскольку в нем предусматривается возможность наложения ареста на государственные суда (Белорусская ССР, пункт 11);

e) данная статья противоречит установившейся практике, в соответствии с которой компетентное урегулирование проблемы юрисдикции осуществляется на основе согласия сторон (МАС, пункты 46 и 47).

219. Соответственно, предлагается, чтобы проблема юрисдикции решалась национальным законодательством (СССР, пункт 15) или на основе согласия сторон (МАС, пункт 49).

Сохранение этой статьи

220. Австралия (пункт 19), Франция (пункты 25 и 26) и Катар (пункт 30) поддерживают сохранение данной статьи по следующим соображениям:

a) включая положения о юрисдикции в транспортные документы, перевозчики могут навязать грузоотправителям и грузополучателям неудобные суды для заявления последними претензий. Данная статья предоставляет средство защиты на случай включения подобных положений (Австралия, пункт 19; Франция, пункт 25; Катар, пункт 30);

b) эта статья отражает компромисс по вопросу о юрисдикции между интересами перевозчиков и грузоотправителей (Франция, пункт 26).

Пункт 1

Альтернатива исключению: возможность выбора предоставляется только при отсутствии согласованного суда

221. Белорусская ССР (пункт 16), Германская Демократическая Республика (пункт 18) и СССР (пункт 16) предлагают, чтобы в случае сохранения данного пункта возможность выбора суда для предъявления иска предоставлялась истцу только тогда, когда стороны договора перевозки не достигли согласия в отношении компетентного суда.

Сокращение возможности выбора суда

222. Германская Демократическая Республика (пункт 19) и МПС (пункт 67) предлагают сократить число факультативных судов, предоставляемых истцу для предъявления иска. МПС отмечает, что число имеющихся в настоящее время вариантов выбора может привести к «произвольному выбору места суда». Соответственно, предлагается:

a) исключить пункт 1 *b* (Германская Демократическая Республика, пункт 19);

b) исключить пункт 1 *b*, *c* и *d* или, по крайней мере, два из них (МПС, пункт 69).

Ограничение юрисдикции договаривающимися государствами

223. Франция (пункт 27) и МПС (пункты 68 и 68) предлагают добавить перед словом «государство» слово «договаривающегося» во вступительной части данного пункта, поскольку это обеспечит такое положение, при котором иск возбуждался бы только в суде, применяющем настоящую Конвенцию. Поддерживая вышеуказанное предложение, Франция (пункт 27) указывает на неясность того, будет ли обеспечено соблюдение положений конвенции судами неучаствующих государств при помощи заявления о том, что данный договор регулируется этой конвенцией, которое, согласно пункту 3 статьи 23, должно включаться во все документы, удостоверяющие договор перевозки.

Редакционное предложение

224. Ирак (пункт 4) и ААКПК (пункт 5) предлагают в целях обеспечения соответствия между вы-

ражением «любое дополнительное место», содержащимся в подпункте *d* данного пункта, и выражением «любое другое место», содержащимся в пункте 3 *b* статьи 22, заменить эти выражения словами «любое другое место».

Пункт 2

Исключение этого пункта

225. Белорусская ССР (пункты 11 — 13) предлагает, даже в том случае, если другие положения этой статьи будут сохранены, исключить данный пункт, поскольку он противоречит как одному из принципов международного права, так и общепризнанным международным соглашениям, предусматривая возможность наложения ареста на государственные суда.

226. МАС (пункт 48) выступает против сохранения данного пункта, поскольку в соответствии с правовыми системами ряда государств предъявление исков in rem невозможно.

Сохранение этого пункта

227. Соединенные Штаты Америки (пункт 47) отмечают, что если конвенция должна регулировать вопрос юрисдикции, то важно сохранить данный пункт, содержащий компромиссную форму иска in rem.

Ограничение сферы применения этого пункта в качестве альтернативы его исключению

228. Белорусская ССР (пункт 14) и СССР (пункт 14) в случае сохранения этого пункта предлагают внести в него изменения, исключающие возможность наложения ареста на государственные суда в соответствии с его положениями.

Возможность коллизии с Международной конвенцией относительно наложения ареста на морские суда 1952 года

229. Федеративная Республика Германии (пункт 12) предлагает исключить второе предложение данного пункта, поскольку:

a) оно не соответствует положениям Конвенции относительно ареста 1952 года, которая не устанавливает обязательства истца передавать в другой компетентный суд иск, который суд, налагающий арест, компетентен рассматривать в силу ареста; и

b) подобная передача вряд ли практически целесообразна из-за отсутствия единообразного процессуального права, применяемого в судах.

230. Франция (пункт 28), отмечая возможность коллизии между данным пунктом и Конвенцией относительно ареста 1952 года, заявляет, что положения данного пункта носят дополняющий характер, а поэтому создаваемый ими риск коллизии является минимальным.

Другие предложения

231. Соединенные Штаты (пункт 46) предлагают в целях учета случаев наложения на судно ареста за пределами порта заменить выражение «в судах любого порта», содержащееся в первом предложении данного пункта, выражением «в судах любого порта или места».

СТАТЬЯ 22. АРБИТРАЖНОЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВО

Статья в целом

Общие замечания

232. Катар (пункт 31) отмечает, что данная статья касается арбитражного разбирательства споров, которые могут возникнуть по договору перевозки.

Исключение этой статьи

233. Белорусская ССР (пункты 17 — 18), СССР (пункты 17 —19) и МАС (пункты 50 — 52) предлагают исключить данную статью по следующим соображениям:

a) статья предоставляет истцу возможность произвольно избирать место арбитражного разбирательства и форму арбитражной процедуры (то есть *ad hoc* или институционный арбитраж) (Белорусская ССР, пункт 17; СССР, пункт 17);

b) статья снижает значение согласия сторон относительно места арбитражного разбирательства (МАС, пункт 51) и может привести к отходу от использования арбитражного разбирательства, которое является экономичным и эффективным методом урегулирования споров, возникающих по международным договорам перевозки (СССР, пункт 18; МАС, пункт 52).

Сохранение этой статьи

234. Австралия (пункт 19) и Франция (пункты 25 и 26) поддерживают сохранение данной статьи по соображениям, изложенным ими в поддержку сохранения статьи 21[66].

Пункт 2

235. Соединенные Штаты (пункт 48) предлагают заменить слово «добросовестно» в конце данного пункта выражением «фактически не зная о существовании положения об арбитраже», поскольку у перевозчика должна иметься возможность использования арбитражной оговорки, содержащейся в чартер-партии, против держателей коносамента только в том случае, если последний был уведомлен об этой оговорке в момент получения коносамента.

[66] См. пункт 220 анализа замечаний по статье 21.

236. Соединенные Штаты (пункт 49) также отмечают, что, поскольку цель статьи 22 состоит в защите держателя коносамента независимо от того, кем является перевозчик, содержащееся в настоящее время в данном пункте выражение «перевозчик не может использовать указанное положение» следует заменить выражением «указанное положение не может быть использовано».

Пункт 3

Альтернативы исключению: предоставлять возможность выбора места арбитражного разбирательства только при отсутствии согласованного места арбитражного разбирательства

237. Белорусская ССР (пункт 18), Германская Демократическая Республика (пункт 18) и СССР (пункт 19) предлагают, в случае сохранения данного пункта, представить истцу возможность выбора места проведения арбитражного разбирательства лишь при отсутствии согласованного места арбитражного разбирательства.

Ограничение возможности выбора места арбитражного разбирательства

238. Германская Демократическая Республика (пункт 19) предлагает ограничить число имеющихся вариантов выбора места проведения арбитражного разбирательства, исключив подпункт *a* (ii) данного пункта.

Другие предложения

239. Чтобы избежать возбуждения истцом арбитражного разбирательства в отдаленных местах в крупных государствах, Соединенные Штаты Америки (пункт 51) предлагают заменить нынешний текст подпунктов *a* и *b* данного пункта текстом подпунктов *a*, *b* и *c* пункта 1 статьи 21.

Редакционное предложение[67]

240. В целях приведения данного пункта в соответствие с другими положениями Соединенные Штаты Америки (пункт 50) предлагают заменить слово «истец» в вводной части данного пункта выражением «истец, понесший потери или ущерб».

Пункт 6

241. Для того, чтобы ясно показать, что положения пунктов 4 и 5 статьи 22 в равной мере применимы к арбитражному соглашению, заключенному после возникновения претензии по договору перевозки, ЦБМЖП (пункт 38) предлагает дать этот пункт в качестве пункта 4 данной статьи, а нынешние пункты 4 и 5 в качестве пунктов 5 и 6.

[67] Другие редакционные предложения по пункту 3*b*, внесенные Ираком (пункт 4) и ААКПК (пункт 5), см. в пункте 224, выше, относительно анализа замечания по пункту 1 статьи 21.

ЧАСТЬ VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 23. ДОГОВОРНЫЕ УСЛОВИЯ

Пункт 1

Предложение редакционного характера

242. Ирак (пункт 5) и ААКПК (пункт 6) полагают, что первое предложение этого пункта можно было бы редакционно улучшить, если начинающее его выражение: «Любое условие в договоре перевозки или коносамента, или любом другом документе, подтверждающем договор перевозки», — будет исключено и заменено выражением: «Любое условие в договоре перевозки, в коносаменте или любом другом документе, подтверждающем договор перевозки».

Пункт 3

243. Ирак (пункт 6) и ААКПК (пункт 7) отмечают, что этому пункту должно быть уделено особое внимание на Конференции по морской перевозке грузов.

Пункт 4

244. Канада (пункт 1 *e*) одобряет выработку положений, направленных на то, чтобы не допустить включения в договоры перевозки юридически недействительных условий.

СТАТЬЯ 24. ОБЩАЯ АВАРИЯ

Статья в целом

245. Катар (пункт 32) отмечает, что эта статья имеет более широкую сферу применения, чем соответствующее положение пункта 2 статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года.

Пункт 2

Исключение пункта

246. Канада (пункт 2 *e*) предлагает исключить этот пункт, поскольку он усиливает привилегированное положение перевозчика, не предусматривая при этом каких-либо соответствующих льгот для грузоотправителя.

Изменение или уточнение текста пункта: связь со статьями 5, 6 и 20

Связь со статьей 5

247. Нидерланды (пункты 13 — 14) отмечают, что:

a) из текста пункта не ясно, вправе ли грузополучатель, который оспаривает, что перевозчик несет ответственность за событие, приведшее к совершению составляющих общую аварию действий, отказаться предоставить обеспечение выплаты выпада-

ющей на него части расходов по общей аварии (пункт 13).

b) положения пункта должны не препятствовать применению действующей в настоящее время системы расчета убытков по общей аварии, а только уточнять, что взносы, уплачиваемые собственниками груза, должны возмещаться, если перевозчик несет ответственность по данной Конвенции (пункт 14).

248. Соединенные Штаты (пункты 52 — 55) делают следующие замечания:

a) хотя в силу этого пункта право перевозчика на взыскание взносов ставится в зависимость от освобождения его от ответственности по Конвенции за потери или повреждения груза, положения пункта не ставят это право в зависимость от освобождения перевозчика от ответственности в соответствии с Конвенцией за задержку в доставке груза. Из-за такого упущения в будущем могут возникнуть проблемы (пункт 53);

b) этим пунктом не регулируется должным образом случай, предусматриваемый пунктом 7 статьи 5, когда перевозчик виновен только отчасти и когда грузоотправитель, который также может быть и грузополучателем, как это определено в пункте 3 статьи 1, также виновен (например, в соответствии со статьей 12 или 13). Соединенные Штаты (пункт 55) предлагают поэтому изменить формулировку первой фразы этого пункта следующим образом:

> «За исключением статьи 20, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика или грузоотправителя за потери или повреждения груза...»

249. МПС (пункт 70) отмечает, что:

a) если в этом пункте имеется в виду только то, что в статье 5 ничего не говорится об ответственности по взносам при общей аварии, то было бы целесообразнее урегулировать этот вопрос в статье 5;

b) если, однако, этим пунктом производится изменение существа порядка распределения убытков при общей аварии, то было бы неправильно, если бы в Конвенции предрешался вопрос, который фигурирует в программе будущей работы Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок.

Связь со статьей 6

250. Чтобы уточнить, что нормы о пределах ответственности, содержащиеся в статье 6 Конвенции, не применяются в отношении взносов на покрытие убытков при общей аварии, Соединенное Королевство (пункт 20) предлагает изменить формулировку первой части этого пункта следующим образом: «За исключением статей 6 и 20...»

Связь со статьей 20

251. Соединенные Штаты (пункт 54) отмечают, что исключение в силу этого пункта применения срока исковой давности, предусматриваемого статьей 20 Конвенции, направлено, по-видимому, на то, чтобы дать возможность собственнику груза использовать ссылку на то, что перевозчик несет ответственность по Конвенции за потери и повреждения груза, в качестве возражения против требования перевозчика об участии в покрытии убытков, даже если собственник груза и не может предъявить иск по поводу ответственности перевозчика из-за истечения срока давности.

СТАТЬЯ 25. ДРУГИЕ КОНВЕНЦИИ

Статья в целом

252. Катар (пункт 33) отмечает, что этой статьей регулируется связь между ответственностью за потери или повреждения груза по настоящей Конвенции и возможной ответственностью по другим конвенциям.

Пункт 1

253. Канада (пункт 3 *c*) считает, что этот пункт не должен предусматривать одновременное использование пределов ответственности, вводимых любыми другими международными конвенциями или национальным законодательством, касающимися пределов ответственности собственников морских судов, с тем чтобы уменьшить размер суммы, которая может быть взыскана в судебном порядке по настоящей Конвенции компаниями-грузоотправителями.

Пункт 3

254. МПС (пункт 71) отмечает, что настоящая Конвенция не должна применяться к багажу пассажиров и что это может быть обеспечено путем исключения багажа пассажиров из определения груза, содержащегося в пункте 4 статьи 1. Если же багаж пассажиров будет исключен из этого пункта, то в нем вообще отпадает необходимость[68].

C. Замечания и предложения в отношении проекта статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений

Проект статей в целом

255. Германская Демократическая Республика (пункт 20) резервирует за собой право изложить свою позицию по этому проекту статей на Конференции по морской перевозке грузов.

[68] Предложение МПС об исключении багажа пассажиров из определения груза, содержащегося в пункте 4 статьи 1, см. в пункте 26, выше, относительно анализа замечаний по пункту 4 статьи 1.

Статья [ ]. Выполнение Конвенции

256. Канада (пункт 3 *e*) указывает, что «положение о федеративном государстве», предусматриваемое в этой статье, является удовлетворительным.

Статья [ ]. Вступление в силу

Общие замечания

257. Соединенное Королевство (пункт 21) и Швеция (пункт 11) указывают на необходимость предусмотреть в этой статье, что конвенция вступает в силу только после того, как значительное число государств присоединится к ней. Если это не будет предусмотрено, то может сложиться положение, при котором различные государства в течение какого-то переходного периода будут применять одну из трех групп международных правил (Брюссельскую конвенцию 1924 года, Брюссельскую конвенцию 1924 года с изменениями, внесенными Брюссельским протоколом 1968 года, и настоящую конвенцию) для регулирования морской перевозки грузов. Создание такого переходного периода приведет к путанице.

Альтернатива A

258. Чехословакия (пункт 6) предлагает принять эту альтернативу, в которой не используется в качестве критерия для вступления конвенции в силу тоннаж торгового флота договаривающихся государств, поскольку вступление Конвенции в силу касается не только перевозчиков, но и грузоотправителей.

Альтернатива C

259. Чад (пункт 3) отмечает, что эта альтернатива, по-видимому, является наиболее целесообразной, поскольку она наиболее реалистична.

Статья [ ]. Смешанные перевозки

Альтернатива A

260. Чад (пункт 4) отмечает, что эта альтернатива, по-видимому, лучше всего учитывает нынешние условия международных перевозок.

261. Австралия (пункты 6 — 12) отмечает, что положение, аналогичное положению данной альтернативы[69], необходимо в силу того, что проект конвенции согласно статье 2 применяется только в отношении договоров перевозки грузов между портами. В силу этого проект конвенции не будет применяться для регулирования морского отрезка перевозки по договору, согласно которому перевозка либо не начинается, либо не заканчивается в порту. Чтобы обеспечить защиту по проекту конвенции в случае таких договоров, грузоотправители будут вынуждены заключать специальные договоры о морской перевозке в отношении морского отрезка перевозки. Однако заключать такие специальные договоры не всегда будет удобно, а в ряде случаев — просто невозможно[70].

262. Соединенные Штаты (пункты 3 и 6), с другой стороны, хотя и отмечают, что проект конвенции не является конвенцией, регулирующей смешанные перевозки из одного удаленного от моря пункта в другой, тем не менее указывают, что проект конвенции не следует толковать как исключающий из сферы своего регулирования морской отрезок перевозки по договору, согласно которому перевозка начинается в одном удаленном от моря пункте и заканчивается в другом. Соединенные Штаты (пункт 6) поэтому предлагают уточнить соответствующую сферу применения проекта конвенции путем изменения определения термина «договор перевозки», содержащегося в пункте 5 статьи 1[71].

263. ЦБМЖП (пункты 3 — 6) не согласно с этой альтернативой в силу следующих причин:

a) формулировка пункта 1 этой альтернативы основана на формулировке статьи 31 Варшавской конвенции 1929 года[72]. Однако в связи с нормами, содержащимися в статье 31, возникли серьезные трудности при подготовке проекта Конвенции КПГ о комбинированных перевозках грузов[73];

b) хотя применение проекта конвенции в соответствии с пунктом 1 этой альтернативы ограничивается пунктом 3 этой же альтернативы, такое ограничение не является достаточным, поскольку несмотря на это ограничение, проект конвенции заменит собой нормы Конвенции СИМ для всех случаев, в которых они в настоящее время применяются к морской перевозке. Согласно статьям 2 и

---

[69] Формулировка альтернативы A была предложена Австралией на девятой сессии (12 апреля — 7 мая 1976 года) Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, а также содержалась в замечаниях по проекту конвенции о морской перевозке грузов, представленных Австралией Генеральному секретарю (A/CONF.89/6).

[70] Анализ этих замечаний в той мере, в какой они относятся к определению термина «договор перевозки», см. в пунктах 28 и 30, выше, относительно анализа замечаний по пункту 5 статьи 1.

[71] Предлагаемые Соединенными Штатами изменения см. в пункте 29, выше, относительно анализа замечаний в отношении пункта 5 статьи 1.

[72] Статья 31 Варшавской конвенции 1929 года гласит:

«1. В случае комбинированных перевозок, осуществляемых частью по воздуху и частью каким-либо иным способом перевозки, постановления настоящей Конвенции применяются лишь к воздушной перевозке, если при том последняя отвечает условиям статьи 1.

2. Ничто в настоящей Конвенции не мешает сторонам, в случае комбинированной перевозки, включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к иным видам перевозок, при условии, что постановления настоящей Конвенции будут применяемы в отношении перевозки по воздуху».

[73] Текст проекта конвенции КПГ приводится в документе E/CONF.59/17, приложение 1.

62 Конвенции СИМ[74] эта Конвенция применяется для регулирования морских перевозок, которые являются дополнительными по отношению к железнодорожным перевозкам, причем здесь необходимо обеспечивать оптимальное региональное согласование транспортного права, затрагиваемого таким применением;

c) неясно, будет ли в соответствии с пунктом 3 данной альтернативы действие этого альтернативного положения отменено только в результате последующего вступления в силу сугубо транспортных конвенций (которыми устанавливается использование одного транспортного документа и которые распространяются на всех перевозчиков, или же оно прекращается также и в результате принятия конвенций, регулирующих только правоотношения между лицами, использующими и предоставляющими транспорт различного вида. Если предполагается прекратить действие этого альтернативного положения в случае принятия конвенции последнего вида, то этот результат не может быть достигнут, ибо конвенции последнего вида, как правило, не будут содержать «положение об отмене настоящей Конвенции», предусматриваемое пунктом 3;

d) этой альтернативой не регулируются отношения между проектом конвенции и смешанными перевозками, осуществляемыми в соответствии с нормами, содержащимися, например, в документах МТП[75], МФТЭА[76] и БИМКО[77], которые касаются комбинированных перевозок.

---

[74] Статья 2 Конвенции СИМ гласит:

«1. Регулярное дорожное сообщение или морское сообщение, которое является дополнительным по отношению к железнодорожному сообщению и при котором осуществляются международные перевозки в соответствии с обязательствами договаривающегося государства или железной дороги, линии которой включены в перечень, упомянутый в статье 1 настоящей Конвенции, могут быть дополнительно к железным дорогам включены в этот перечень.

2. Предприятия, обеспечивающие такое сообщение, несут все обязанности и пользуются всеми правами, предусматриваемыми настоящей Конвенцией для железных дорог, с постоянным учетом таких изъятий, которые являются необходимым следствием различных видов транспорта. Такие изъятия, однако, ни в коем случае не затрагивают норм об ответственности, определенных в настоящей Конвенции.

3. Любое государство, желающее, чтобы сообщение такого вида, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, было включено в этот перечень, должно предпринять необходимые шаги для того, чтобы изъятия, предусматриваемые в пункте 2 настоящей статьи, были опубликованы точно так же, как тарифы.

4. В случае международных перевозок с использованием как железных дорог, так и других транспортных сообщений, помимо указанных в пункте 1 настоящей статьи, железные дороги совместно с другими заинтересованными транспортными предприятиями могут, с тем чтобы учесть особенности каждого вида транспорта, предусмотреть в тарифах условия, юридические последствия которых отличаются от последствий настоящей Конвенции. Железные дороги могут в таком случае предусмотреть использование другого транспортного документа, помимо документа, предусматриваемого настоящей Конвенцией».

Статья 62 Конвенции СИМ гласит:

«1. При железнодорожно-морских перевозках, осуществляемых в ходе сообщений, упоминаемых в статье 2 (1) настоящей Конвенции, каждое государство, обращаясь с просьбой о включении таких сообщений в перечень линий, регулируемых Конвенцией, может указать, что следующие основания для освобождения от ответственности будут полностью применяться в дополнение к основаниям, предусмотренным в статье 27 настоящей Конвенции.

Перевозчик может использовать эти основания для освобождения только в том случае, если он докажет, что гибель, повреждение или задержка в доставке произошли в ходе морской перевозки в период между временем погрузки груза на борт судна и временем его выгрузки с судна.

Основания для освобождения следующие:

a) действие, небрежность или упущение капитана, матроса, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;

b) непригодность судна к плаванию, если перевозчик докажет, что эта непригодность не была вызвана отсутствием с его стороны должной заботливости о том, чтобы сделать судно пригодным к плаванию, обеспечить, чтобы оно было должным образом укомплектовано командой, оборудовано и оснащено, а также о том, чтобы сделать все части судна, в которых перевозится груз, пригодными и безопасными для его приемки, перевозки и хранения;

c) пожар, если перевозчик докажет, что он не является следствием его действия или упущения, или действия или упущения капитана, матроса, лоцмана, или же действия или упущения служащих перевозчика;

d) риски, опасности и случайности на море или других судоходных водах;

e) спасение или попытки спасения жизни или имущества на море;

f) перевозка груза на палубе судна, если груз перевозится таким образом с согласия грузоотправителя, данного с транспортной накладной, и если он не находится в вагонах.

Вышеперечисленные основания для освобождения не затрагивают общих обязанностей перевозчика и, в частности, его обязанности проявлять должную заботливость о том, чтобы сделать судно пригодным к плаванию, обеспечить, чтобы оно было должным образом укомплектовано командой, оборудовано и оснащено, а также о том, чтобы сделать все части судна, в которых перевозится груз, пригодными и безопасными для его приемки, перевозки и хранения.

Даже в том случае, когда перевозчик может ссылаться на вышеперечисленные основания освобождения, он тем не менее продолжает нести ответственность, если лицо, имеющее право требования, докажет, что гибель, повреждение или задержка в доставке произошли по вине перевозчика, капитана, матроса, лоцмана или других служащих перевозчика, помимо перечисленных в подпункте *a*, выше.

2. В том случае, если один и тот же морской путь обслуживается несколькими предприятиями, включенными в перечень, предусматриваемый в статье 1 настоящей Конвенции, ко всем таким предприятиям применяются одни и те же нормы об ответственности. Если такие предприятия включены дополнительно по просьбе нескольких государств, то выбор таких норм осуществляется в соответствии с предварительной договоренностью между этими государствами.

3. О мерах, принятых в соответствии с настоящей статьей, сообщается в Центральное бюро. Они не вступают в силу до истечения тридцати дней с даты отправки письма, которым Центральное бюро сообщает о таких мерах другим государствам.

Такие меры не распространяются на находящиеся в стадии перевозки грузы».

[75] МТП, Единообразные правила в отношении документации комбинированных перевозок (МТП, издание 298, 1975 год).

[76] Типовые условия, регулирующие коносаменты на комбинированные перевозки, Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций.

[77] Коносамент на комбинированные перевозки, принятый Балтийской и международной морской конференцией.

Альтернатива B

264. ЦБМЖП (пункт 7) не согласно с этой альтернативой по тем же причинам, по которым оно не поддерживает альтернативу A (см. пункт 263, выше). Оно, в частности, отмечает:

a) этой альтернативой косвенно заранее подразумевается, что проект конвенции применяется в отношении морского отрезка смешанной перевозки, и

b) этой альтернативой предусматривается, что проект конвенции не применяется только в том случае, когда имеется конвенция о смешанных перевозках, заключенная под эгидой Организации Объединенных Наций или одного из ее специализированных учреждений, в результате чего проект конвенции будет пользоваться приматом над конвенциями о смешанных перевозках, принятыми под эгидой других органов.

Альтернатива C

265. ЦБМЖП (пункт 8) не согласно с этой альтернативой, поскольку она может быть истолкована таким образом, что, если ею не исключается применение конвенции о смешанных перевозках, заключенной под эгидой Организации Объединенных Наций или одного из ее специализированных учреждений, она *a contrario* исключает применение других конвенций о смешанных перевозках.

Предложения

266. МТП (пункт 10) предлагает предусмотреть специальное положение, исключающее возможность применения проекта конвенции к смешанным перевозкам.

267. В свете замечаний, приведенных выше в связи с альтернативами A, B и C, ЦБМЖП (пункт 9) вносит следующие альтернативные предложения:

a) в проекте конвенции не должно содержаться положений, касающихся смешанных перевозок. Поскольку в пункте 5 статьи 1 договор перевозки определяется как договор о перевозке груза из одного порта в другой, а также поскольку в соответствии с пунктом 1 статьи 2 проект конвенции применяется только к договорам перевозки между портами, проект конвенции в результате не будет применяться в отношении смешанных перевозок.

b) или же следует принять альтернативу C, однако изменить ее формулировку следующим образом:

«Ничто в настоящей Конвенции не исключает применения другого правового режима к договорам перевозки груза двумя или более видами транспорта, даже в отношении морской перевозки».

E. ДОКЛАД ПЕРВОГО КОМИТЕТА

/Документ A/CONF.89/10

[Подлинный текст на английском языке]
[30 марта 1978 года]

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
I. ВВЕДЕНИЕ	1 – 8	70
A. Представление доклада	1 – 3	70
B. Выборы должностных лиц	4	70
C. Заседания, организация работы и структура настоящего доклада	5 – 8	70
II. РАССМОТРЕНИЕ ПЕРВЫМ КОМИТЕТОМ СТАТЕЙ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ	9 – 271	71
Статья 1	9 – 24	71
Статья 2	25 – 33	74
Статья 3	34 – 37	76
Статья 4	38 – 44	76
Статья 5	45 – 60	79
Статья 6	61 – 79	85
Статья 7	80 – 86	89
Статья 8	87 – 96	90
Статья 9	97 – 105	91
Статья 10	106 – 115	92
Статья 11	116 – 124	94
Статья 12	125 – 129	96
Статья 13	130 – 137	97
Статья 14	138 – 144	98
Статья 15	145 – 163	99
Статья 16	164 – 172	102
Статья 17	173 – 181	104
Статья 18	182 – 188	105
Статья 19	189 – 204	106
Статья 20	205 – 211	109
Статья 21	212 – 223	110
Статья 22	224 – 234	113
Статья 22-*бис*	235 – 238	115
Статья 23	239 – 246	115
Статья 24	247 – 252	116
Статья 25	253 – 259	117
Новая статья 26	260 – 262	118

	Пункты	Стр.
Общая договоренность	263 - 264	118
Новая статья [ ]	265 — 271	119
III. РАССМОТРЕНИЕ ПЕРВЫМ КОМИТЕТОМ ПРОЕКТА СТАТЬИ «ОГОВОРКИ» В ПРОЕКТЕ СТАТЕЙ, КАСАЮЩИХСЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНВЕНЦИИ, ОГОВОРОК И ДРУГИХ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ	272 — 281	120

	Стр.
ПРИЛОЖЕНИЕ	
Документы, представленные Комитету, которые содержат замечания и разъяснения, но не содержат предложения или поправки	122

1. Введение

A. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДОКЛАДА

1. В своей резолюции 31/100 от 15 декабря 1976 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций постановила созвать международную конференцию полномочных представителей в 1978 году в Нью-Йорке или в любом другом удобном месте, в отношении которого Генеральный секретарь может получить приглашение, для рассмотрения вопроса о морской перевозке грузов и закрепления результатов работы в международной конвенции и других таких документах, которые она может счесть необходимыми. Приглашение, полученное от правительства Федеративной Республики Германии о проведении Конференции в Гамбурге (Федеративная Республика Германии), было принято Генеральным секретарем, и в соответствии с этим Конференция была проведена в Гамбурге с 6 по 31 марта 1978 года.

2. Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов открылась 6 марта 1978 года в гамбургском Конгресс-центре, Гамбург, Федеративная Республика Германии. На своем 1-м пленарном заседании, проведенном 6 марта 1978 года, Конференция в соответствии с правилом 43 своих правил процедуры учредила два главных комитета: Первый комитет и Второй комитет. С учетом пересмотра этих вопросов Генеральным комитетом Конференция на своем 1-м пленарном заседании поручила Первому комитету рассмотреть статьи 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов, подготовленного и утвержденного Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) (A/CONF.89/5), а также проект статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов (A/CONF.89/6).

3. В настоящем документе содержится доклад Первого комитета Конференции о рассмотрении переданных ему проектов статей и других предложений, представленных Первому комитету в ходе его работы.

B. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

4. На своем 3-м пленарном заседании 7 марта 1978 года Конференция единогласно избрала г-на М. Шафика (Египет) Председателем Первого комитета. 7 марта 1978 года на 1-м заседании Первого комитета г-н С. Сухоржевский (Польша) был избран заместителем Председателя, а г-н М. Лоу (Канада) — докладчиком Первого комитета.

C. ЗАСЕДАНИЯ, ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ И СТРУКТУРА НАСТОЯЩЕГО ДОКЛАДА

i) *Заседания*

5. Первый комитет провел 37 заседаний с 7 марта по 29 марта 1978 года.

ii) *Организация работы*

6. На своем 1-м заседании 7 марта 1978 года Первый комитет утвердил в качестве своей повестки дня предварительную повестку дня, содержащуюся в документе A/CONF.89/C.1/L.1 Работа Первого комитета главным образом заключалась в первоочередном рассмотрении проектов статей, представленных ему, и поправок к этим проектам статей, представленных представителями в ходе Конференции. После первоначального рассмотрения Первым комитетом какой-либо статьи и касающихся ее поправок и с учетом решений, принятых в отношении этих поправок, эта статья передавалась в Редакционный комитет.

iii) *План настоящего доклада*

7. В настоящем докладе изложена работа Первого комитета в отношении каждой статьи, представленной ему, в соответствии со следующей схемой:

a) текст проекта статьи ЮНСИТРАЛ;

b) тексты поправок, если таковые были представлены, с кратким описанием хода их рассмотрения;

c) работа Первого комитета, подразделенная следующим образом:

i) заседания,

ii) рассмотрение статьи.

8. В дополнение, в настоящий доклад включено восемь документов, которые содержат замечания и разъяснения, представленные Комитету, но не содержат предложения или поправки.

II. Рассмотрение Первым комитетом статей проекта конвенции о морской перевозке грузов

СТАТЬЯ 1

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

9. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит следующее:

«*Статья 1. Определения*

В настоящей Конвенции:

1. "Перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза.

2. "Фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, а также любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки.

3. "Грузополучатель" означает лицо, управомоченное на получение груза.

4. "Груз" включает живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнеры, на паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, «груз» включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

5. "Договор морской перевозки" означает договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой.

6. "Коносамент" означает документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется выдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть выдан приказу поименованного лица или приказу, или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

7. "Письменная форма" включает, наряду с прочим, телеграмму и телекс».

B. ПОПРАВКИ

10. Поправки в отношении статьи 1 были представлены Грецией, Соединенными Штатами Америки, Тунисом, Ираком, Японией, Болгарией, Союзом Советских Социалистических Республик, Германской Демократической Республикой, Австралией, Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, Польшей и Австрией.

11. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

a) *Греция* (A/CONF.89/C.1/L.2)

Изменить определение термина «перевозчик» следующим образом:

«"Перевозчик" означает любое лицо, которое в соответствии с договором перевозки обязуется осуществить морскую перевозку груза».

[Поправка отклонена; см. пункт 13, ниже.]

b) *Тунис* (A/CONF. 89/C.1/L.37)

Заменить слова «которым или от имени которого» словами «по поручению которого».

[Поправка отклонена; см. пункт 13, ниже.]

c) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF.89/C.1/L.51)

Заменить слова «от имени которого» словами «по поручению которого».

[Поправка отклонена; см. пункт 13, ниже.]

Пункт 2

a) *Греция* (A/CONF.89/C.1/L.2)

Исключить слова «перевозчик» ... «или любое другое лицо, которому была поручена такая перевозка».

[Поправка отклонена; см. пункт 14, ниже.]

b) *Ирак* (A/CONF.89/C.1/L.73)

После слова «которому» в третьей строке этого пункта вставить слово «впоследствии».

[Поправка передана Редакционному комитету; см. пункт 14, ниже.]

Пункт 4

a) *Греция* (A/CONF.89/C.1/L.2)

Исключить из определения перевозку живых животных.

[Поправка отклонена; см. пункт 16, ниже.]

b) *Япония* (A/CONF. 89/C.1/L.16), *Болгария* (A/CONF. 89/C.1/L. 54) и *Германская Демократическая Республика* (A/CONF. 89/C.1/L.86)

Исключить слова «или когда они упакованы» и «или упаковку».

[Поправка отклонена; см пункт 16, ниже.]

c) *Тунис* (A/CONF.89/C.1/L.37)

Термин «груз» не должен охватывать упаковку.

[Поправка отклонена; см. пункт 16, ниже.]

d) *Болгария* (A/CONF.89/C.1/L.54)

Во французском тексте после слов «palette» следует поставить слово «ou».

[Поправка отклонена; см. пункт 16, ниже.]

e) *СССР* (A/CONF. 89/C.1/L..75)

Следует уточнить, что перевозчик не несет ответственности за естественный износ упаковки.

[Поправка снята; см. пункт 16, ниже.]

Пункт 5

a) *Австралия* (A/CONF. 89/C.1/L.31)

Добавить после слов «из одного порта в другой» следующее выражение:

«и охватывает договоры, в соответствии с которыми морская перевозка груза является обязательством, но лишь в рамках этого обязательства».

[Поправка передана Специальной рабочей группе; см. пункт 17, ниже.]

b) *Соединенное Королевство* (A/CONF. 89/C. 1/L.34)

Утвердить следующее определение:

«''Договор перевозки'' означает договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется, что груз будет перевезен морем из одного порта в другой, независимо от того, предусматривается ли в договоре также перевозка груза какими-либо другими средствами».

[Предложение передано Специальной рабочей группе; см. пункт 17, ниже.]

c) *Тунис* (A/CONF. 89/C.1/L.37)

Утвердить следующее определение:

«''Договор перевозки'' означает договор, в соответствии с которым перевозчик обязуется за уплату фрахта перевезти морем груз из одного порта в другой в соответствии с оговоренными условиями».

[Предложение передано Редакционному комитету; см. пункт 17, ниже.]

d) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF. 89/C.1/L.51)

Утвердить следующее определение:

«''Договор перевозки'' означает любой договор, в котором перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем в соответствии со статьей 2».

[Предложение передано Специальной рабочей группе; см. пункт 17, ниже.]

Пункт 6

a) *Соединенное Королевство* (A/CONF. 89/C. 1/L.34)

Исключить следующие слова:

«подтверждающий договор перевозки и принятие или погрузку груза перевозчиком».

[Поправка снята; см. пункт 18, ниже.]

b) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF. 89/C.1/L.51)

Сформулировать этот пункт следующим образом:

«''Коносамент'' означает документ, подтверждающий договор перевозки груза морем и принятие или погрузку груза перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку груза».

[Поправка снята; см. пункт 18, ниже.]

Пункт 7

Польша (A/CONF. 89/C.1/L.55)

Исключить слово «телеграмму».

[Поправка отклонена; см. пункт 19, ниже.]

Предлагаемые новые пункты статьи 1

a) *Тунис* (A/CONF. 89/C.1/L.37)

Включить в эту статью следующее определение «грузоотправителя»:

«''Грузоотправитель'' означает любое лицо, по поручению которого с перевозчиком был заключен договор морской перевозки груза и за счет которого осуществляется морская перевозка груза».

[Поправка снята в пользу определения «грузоотправителя», содержащегося в документе A/CONF. 89/C.1/L.96; см. пункт 20, ниже.]

b) *Австрия* (A/CONF. 89/C.1/L.53)

Включить в эту статью следующее определение «грузоотправителя»:

«''Грузоотправитель'' означает любое лицо, которым или от имени которого с перевозчиком был заключен договор морской перевозки грузов и для которого осуществляется морская перевозка грузов».

[Поправка снята в пользу определения «грузоотправителя», содержащегося в документе A/CONF. 89/C.1/L.96; см. пункт 20, ниже.]

c) *Австрия* (A/CONF. 89/C.1/L..53)

Включить в эту статью следующие определения терминов «порт погрузки» и «порт разгрузки»:

«''Порт погрузки'' означает любой порт, район порта или место, в котором фактически осуществляется погрузка судна».

«''Порт разгрузки'' означает любой порт, район порта или место, в котором фактически осуществляется разгрузка судна».

[Поправка снята в пользу определения порта, изложенного в документе A/CONF.89/C.1/L.77; см. пункт 22, ниже].

d) *Соединенное Королевство* (A/CONF. 89/C. 1/L.77)

Включить в эту статью следующее определение «порта»:

«Термин "порт" означает место, а выражения "порт погрузки" и "порт разгрузки" означают любое место, помимо порта, в котором в соответствии с договором перевозки груз может или должен быть погружен на морское судно или выгружен с него».

[Поправка отклонена; см. пункт 22, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

12. Первый комитет рассмотрел статью 1 на своих 1 — 5, 8, 31, 33 и 34-м заседаниях, состоявшихся в период между 7 и 28 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

13. На 2-м заседании поправка, предложенная Грецией (A/CONF. 89/C.1/L.2), была снята, а поправки, предложенные Соединенными Штатами Америки (A/CONF. 89/C.1/L.51) и Тунисом (A/CONF. 89/C.1/L.37), были отклонены и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 2

14. На 2-м заседании поправка, предложенная Ираком (A/CONF. 89/C.1/L.73), была передана Редакционному комитету. На 3-м заседании поправка, предложенная Грецией (A/CONF.89/C.1/L.2), была отклонена и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 3

15. На 3-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 4

16. На 3-м заседании поправка, предложенная Грецией (A/CONF.89/C.1/L.2), была отклонена, а поправка, предложенная СССР (A/CONF. 89/C.1/L. 75), была снята при условии ее возможного рассмотрения при обсуждении пункта 1 статьи 5. На 4-м заседании поправки, предложенные Японией (A/CONF. 89/C.1/L.16), Болгарией (A/CONF. 89/C.1/L.54) и Германской Демократической Республикой (A/CONF. 89/C.1/L.86), были отклонены и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 5

17. На 4-м заседании поправка, предложенная Тунисом (A/CONF. 89/C.1/L.37), была передана Редакционному комитету. Поправки, предложенные Австралией (A/CONF. 89/C.1/L.31), Соединенным Королевством (A/CONF. 89/C.1/L.34) и Соединенными Штатами Америки (A/CONF. 89/C. 1/L.51), были переданы Специальной рабочей группе в составе представителей этих трех государств для выработки совместной поправки, содержащей определение «договора перевозки». На 7-м заседании состав Специальной рабочей группы был расширен и, таким образом, в нее вошли представители Австралии, Болгарии, Греции, Канады, Мексики, Нигерии, Пакистана, Сингапура, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Сьерра Леоне и Финляндии. Специальная рабочая группа расширенного состава представила следующий текст (см. A/CONF. 89/C.1/L.121):

«"Договор морской перевозки" означает любой договор, в соответствии с которым перевозчик обязуется за уплату фрахта перевезти груз морем из одного порта в другой; однако договор, предполагающий перевозку морем, а также перевозку некоторыми другими средствами, рассматривается как договор морской перевозки в целях настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем».

Комитет утвердил этот текст 40 голосами против 14 при 3 воздержавшихся.

Пункт 6

18. На 4-м заседании поправки, представленные Соединенным Королевством (A/CONF. 89/C.1/L.34) и Соединенными Штатами Америки (A/CONF.89/C. 1/L.51), были сняты и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 7

19. На 4-м заседании поправка Польши (A/CONF. 89/C.1/L.55) была отклонена и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Предлагаемые новые пункты

Предлагаемое определение термина «грузоотправитель»

20. На 2-м заседании Комитет путем голосования решил 28 голосами против 27 при 4 воздержавшихся включить в статью 1 определение термина «грузоотправитель» и учредил Специальную рабочую группу в составе представителей Австрии, Венесуэлы, Индии, Соединенных Штатов Америки, СССР, Объединенной Республики Танзания и Франции для выработки соответствующего определения. Специальная рабочая группа представила следующее определение (A/CONF. 89/C.1/L.96):

«"Грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени которого с перевозчиком был заключен договор морской перевозки грузов».

На 5-м заседании поправки, предложенные Тунисом (A/CONF. 89/C.1/L.37) и Австрией (A/CONF.89/C. 1/L.53), были сняты в пользу этого предложенного определения. Рассмотрев определение, представленное Специальной рабочей группой, Комитет на 5-м заседании учредил расширенную Специаль-

ную рабочую группу в составе представителей Австрии, Германской Демократической Республики, Индии, Мексики, Соединенных Штатов Америки, СССР, Танзании, Соединенного Королевства, Сьерра Леоне, Финляндии и Франции для дальнейшего рассмотрения возможного определения термина «грузоотправитель» и представления пересмотренного определения.

21. Специальная рабочая группа не смогла достигнуть согласия в отношении определения, однако представила Первому комитету следующее определение (A/CONF. 89/C.1/L.173), которое было использовано Рабочей группой в качестве основы для рассмотрения:

«"Грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от лица которого с перевозчиком заключен договор морской перевозки груза, и включает любое лицо, которым или от лица которого груз фактически доставляется перевозчику во исполнение договора перевозки».

22. На 33-м заседании Комитет не утвердил приведенное выше определение и создал новую Специальную рабочую группу в составе представителей Индии, Сьерра Леоне и Франции для разработки нового определения.

23. На 34-м заседании Комитет 36 голосами против 10 при 12 воздержавшихся утвердил определение, представленное этой Специальной рабочей группой (A/CONF. 89/C.1/L.212), при условии внесения устной поправки Соединенного Королевства. Принятое определение гласит следующее:

«"Грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени которого или от лица которого заключен договор морской перевозки груза с перевозчиком или с любым лицом, которым или от имени которого или от лица которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором морской перевозки».

Предлагаемое определение термина «порт»

24. На 5-м заседании поправки, предложенные Австрией (A/CONF.89/C.1/L.53), были сняты в пользу поправки, предложенной Соединенным Королевством (A/CONF. 89/C.1/L.77). Рассмотрение последней поправки было отложено до рассмотрения Комитетом пункта 1 статьи 4, и на 9-м заседании Комитет отклонил эту поправку.

СТАТЬЯ 2

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

25. Текст, представленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, гласит следующее:

«*Статья 2. Сфера применения*

1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если:

a) порт погрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или

b) порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или

c) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки, и такой порт находится в одном из Договаривающихся государств, или

d) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из Договаривающихся государств, или

e) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, предусматривает, что договор должен регулироваться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, вводящим их в действие.

2. Положения настоящей Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

3. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам. Однако, если коносамент выдается согласно чартеру, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.

4. Если договор предусматривает перевозку груза несколькими отгрузками в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции применяются к каждой отгрузке. Однако, когда отгрузка осуществляется на основании чартера, применяются положения пункта 3 настоящей статьи.»

B. ПОПРАВКИ

26. Поправки к статье 2 были представлены Соединенным Королевством, Тунисом, Соединенными Штатами Америки, Польшей, Германской Демократической Республикой, Перу, Японией, а также Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией.

27. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

a) *Соединенное Королевство* (A / CONF. 89/C. 1/L.35):

Исключить подпункты *b* и *c* этого пункта.

[Поправка снята; см. пункт 29, ниже.]

b) *Тунис* (A/CONF. 89/C.1/L.38):

Соединить подпункты *a* и *b* этого пункта союзом «и» вместо слова «или».

[Поправка снята; см. пункт 29, ниже.]

c) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF.89/C.1/L.52)

Сформулировать этот пункт следующим образом:

«Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки грузов между портами, находящимися в двух различных государствах, если:

a) порт погрузки или порт разгрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или

b) порт погрузки находится в одном из Договаривающихся государств, или

c) порт разгрузки находится в одном из Договаривающихся государств, или

d) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре перевозки, является фактическим портом разгрузки, и такой порт находится в одном из Договаривающихся государств, или

e) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, выдан в одном из Договаривающихся государств, или

f) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, предусматривает, что условия договора должны определяться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, в котором осуществляются эти положения».

[Поправка отклонена; см. пункт 29, ниже.]

Пункт 3

a) *Польша* (A/CONF. 89/C.1/L.56)

После слов «к чартер-партиям» добавить слова «не являющимся договорами перевозки».

[Поправка снята; см. пункт 31, ниже.]

b) *Германская Демократическая Республика* (A/CONF. 89/C.1/L.87)

Заменить существующий текст этого пункта следующим:

«Положения настоящей Конвенции не применяются к тайм-чартер-партиям».

[Поправка отклонена; см. пункт 31, ниже.]

c) *Перу* (A/CONF.89/C.1/L.103)

Заменить в испанском тексте этого пункта слово "fletamento" словами "póliza de fletamento."

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 31, ниже.]

Пункт 4

a) *Япония* (A/CONF. 89/C.1/L.17)

Заменить существующий текст этого пункта следующим:

«Положения настоящей Конвенции не применяются к партиям, перевозимым в соответствии с договором перевозки грузов в больших количествах или другим аналогичным договором. Однако в тех случаях, когда в соответствии с таким договором выдается коносамент, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся стороной такого договора».

[Поправка отклонена; см. пункт 32, ниже.]

b) *Соединенное Королевство* (A/CONF. 89/C. 1/L.35)

Заменить существующий текст этого пункта следующим:

«Если договор предусматривает будущую перевозку груза несколькими партиями в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции не применяются к такому договору, но с учетом положений пункта 3 применяются к партиям, перевозимым во исполнение такого договора».

[Поправка снята; см. пункт 32, ниже.]

c) *Германская Демократическая Республика* (A/CONF. 89/C.1/L..87)

Исключить последнее предложение этого пункта.

[Поправка снята; см. пункт 32, ниже.]

Предлагаемые новые пункты статьи 2

a) *Япония* (A/CONF.89/C.1/L.17)

Включить следующий новый пункт в эту статью:

«Настоящая Конвенция не применяется к случаям, когда коносамент не выдается и грузоотправитель и перевозчик четко предусматривают, что Конвенция не применяется к заключенному ими договору перевозки».

[Поправка отклонена; см. пункт 33, ниже.]

b) *Дания, Финляндия, Норвегия, Швеция* (A/CONF. 89/C.1/L.32)

Включить следующий новый пункт в эту статью:

«Положения настоящей Конвенции применяются также в тех случаях, когда груз перевозится по внутренним водным путям на барже, которая при перевозке по морю находится на борту морского судна».

[Поправка отклонена; см. пункт 33, ниже.]

c) *Соединенное Королевство* (A/CONF. 89/C. 1/L.35)

Включить следующий новый пункт в эту статью:

«Настоящая Конвенция не применяется к договору перевозки, если:

a) торговый обычай не предусматривает выдачу коносамента в отношении груза, перевозимого по такому договору; и

b) в отношении груза не выдается коносамент; и

c) стороны четко указали, что Конвенция не применяется к договору перевозки; и

i) это соглашение конкретно зафиксировано в документе, подтверждающем договор, и

ii) зафиксированное таким образом соглашение подписано грузоотправителем дополнительно к его подписи, поставленной под всем документом».

[Поправка снята; см. пункт 33, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

28. Первый комитет рассмотрел статью 2 на своих 5, 6 и 8-м заседаниях, состоявшихся 10 и 13 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

29. На 5-м заседании поправка, предложенная Тунисом (A/CONF. 89/C.1/L.38), была снята. На 6-м заседании поправка, предложенная Соединенным Королевством (A/CONF. 89/C.1/L.35), была снята, а поправка, предложенная Соединенными Штатами Америки (A/CONF. 89/C.1/L.52), была отклонена 34 голосами против 26. На 8-м заседании Специальная рабочая группа в составе представителей Австралии, Болгарии, Бразилии, Греции, Канады, Мексики, Нигерии, Пакистана, Сингапура, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Сьерра Леоне и Финляндии представила следующий текст вступительной фразы этого пункта (см. A/CONF. 89/C.1/L.121):

«Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если:»

Комитет утвердил этот текст.

Пункт 2

30. На 6-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 3

31. На 6-м заседании поправка, предложенная Польшей (A/CONF. 89/C.1/L.56), была снята, а поправка, предложенная Перу (A/CONF. 89/C.1/L.103), была передана в Редакционный комитет. Поправка, предложенная Германской Демократической Республикой (A/CONF. 89/C.1/L.87), была отклонена, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 4

32. На 6-м заседании были сняты поправки, предложенные Соединенным Королевством (A/CONF. 89/C.1/L.35) и Германской Демократической Республикой (A/CONF. 89/C.1/L.87). Поправка, предложенная Японией (A/CONF. 89/C.1/L.17), была отклонена, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Предложенные новые пункты статьи 2

33. На 6-м заседании поправка, предложенная Японией (A/CONF. 89/C.1/L.17), была отклонена, а поправка, предложенная Соединенным Королевством (A/CONF. 89/C.1/L.35), была снята. Решение в отношении поправки, предложенной Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией, было отложено 38 голосами, причем никто не голосовал против, до принятия решения в отношении поправки, предложенной Соединенным Королевством (A/CONF. 89/C.1/L.77), о включении в статью 1 определения термина «порт». На 9-м заседании поправка, предложенная Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией (A/CONF.89/C.1/L.32), была отклонена.

СТАТЬЯ 3

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

34. Текст, представленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, гласит следующее:

«*Статья 3. Толкование Конвенции*

При толковании и применении положений настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия».

B. ПОПРАВКИ

35. Соединенное Королевство представило к статье 3 поправку, предусматривающую исключение этой статьи.

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

36. Комитет рассмотрел статью 3 на своем 7-м заседании 13 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

37. На 7-м заседании предложение Соединенного Королевства (A/CONF. 89/C.1/L.36) было отклонено и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

СТАТЬЯ 4

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

38. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит следующее:

«*Статья 4. Период ответственности*

1. Ответственность перевозчика за груз в соответствии с настоящей Конвенцией охватывает период, в течение которого груз находится в ве-

дении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента, когда он принял груз, до момента, когда он сдал его:

a) путем передачи груза грузополучателю; или

b) в случаях, когда грузополучатель не получает груза от перевозчика путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применимыми в порту разгрузки; или

c) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применимых в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя означает, помимо перевозчика или грузополучателя, также служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя».

B. ПОПРАВКИ

39. Поправки к статье 4 были представлены Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией, Тунисом и Соединенным Королевством, Германской Демократической Республикой, Грецией, Соединенными Штатами Америки и Угандой.

40. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

a) *Дания, Финляндия, Норвегия и Швеция* (A/CONF. 89/C.1/L.33)

Этот пункт следует сформулировать следующим образом:

«Ответственность перевозчика за груз в соответствии с настоящей Конвенцией охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в соответствии с договором перевозки».

[Поправка отклонена; см. пункт 44, ниже.]

b) *Тунис* (A/CONF. 89/C.1/L.39)

В этот пункт должна быть внесена поправка по следующей причине:

«Учитывая перспективу развития смешанных перевозок, целесообразно было бы изменить пункт 1, с тем чтобы положения Конвенции применялись с момента принятия груза перевозчиком до момента доставки им груза».

[Поправка отклонена; см. пункт 44, ниже.]

c) *Тунис* (A/CONF. 89/C.1/L.40)

В этот пункт следует внести поправку, с тем чтобы текст был сформулирован следующим образом:

«Ответственность перевозчика за груз в соответствии с настоящей Конвенцией охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента доставки им груза в соответствии с согласованными условиями».

[Поправка отклонена; см. пункт 44, ниже.]

d) *Соединенное Королевство* (A/CONF. 89/C.1/L.76)

В этот пункт следует внести поправку, с тем чтобы текст был сформулирован следующим образом:

«Перевозчик несет ответственность за груз, перевозимый по морю в соответствии с договорами перевозки, на которые распространяется настоящая Конвенция, в период, в течение которого груз находится в его ведении в порту погрузки, во время перевозки между портом погрузки и портом разгрузки и в порту разгрузки, но ни в каком другом месте».

[Поправка отклонена; см. пункт 44, ниже.]

e) *Германская Демократическая Республика* (A/CONF. 89/C.1/L.88)

Изъять в конце данного пункта фразу «в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки».

[Поправка отклонена; см. пункт 44, ниже.]

Пункт 2

a) *Греция* (A/CONF. 89/C.1/L.3)

Заменить во вступительной части слово «принятия» словами «принятия им груза в порту под свою охрану».

[Поправка отклонена; см. пункт 44, ниже.]

b) *Дания, Финляндия, Норвегия и Швеция* (A/CONF. 89/C.1/L.33)

Текст этого пункта следует сформулировать следующим образом:

«Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика:

a) с момента принятия им груза от

i) грузоотправителя или лица, действующего от его имени, в каком-либо месте в соответствии с договором либо законом, или обычаем данного вида торговли, применимым в порту погрузки; или

ii) какого-либо органа или иного третьего лица, которым в силу закона или правил, применимых в порту погрузки, должен быть передан груз при отгрузке; и

b) до момента доставки им груза:

i) путем его передачи грузополучателю, или

ii) в случаях, когда грузополучатель не получает груза от перевозчика путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором либо законом, или обычаем дан-

ного вида торговли, применимым в порту разгрузки; или

iii) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применимых в порту разгрузки, должен быть передан груз».

[Поправка отклонена; см. пункт 44, ниже.]

c) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF. 89/C. 1/L.57)

В этот текст следует внести поправку, с тем чтобы текст был сформулирован следующим образом:

«Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия им груза от грузоотправителя или сухопутного или воздушного перевозчика, или перевозчика по внутренним водным путям в порту погрузки или его доставки в порт погрузки перевозчика до момента сдачи им груза:

...

d) Груз вывозится перевозчиком за пределы порта разгрузки в процессе передачи его грузополучателю».

[Поправка снята; см. пункт 42, ниже.]

d) *Соединенное Королевство* (A/CONF. 89/C.1/L. 76)

В этот пункт следует внести поправку, с тем чтобы текст был сформулирован следующим образом:

«Для целей пункта 1 настоящей статьи груз перестает находиться в ведении перевозчика:

a) когда он передает его грузополучателю в порту разгрузки; или

b) в случаях неполучения грузополучателем груза от перевозчика, когда он предоставляет груз в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором либо законом, или обычаем данного вида торговли, применимым в порту разгрузки; или

c) когда он передает груз какому-либо органу или третьему лицу, которым в силу закона или правил, действующих в порту разгрузки, должен быть передан груз».

[Поправка отклонена; см. пункт 44, ниже.]

e) *Уганда* (A/CONF. 89/C.1/L.107)

Подпункты *b* и *c* этого пункта следует объединить, с тем чтобы текст был сформулирован следующим образом:

«В случаях, когда грузополучатель в течение разумного периода времени после получения соответствующего уведомления не получает груз от перевозчика путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в соответствии с договором или обычаем данного вида торговли, законом или правилами, применимыми в порту разгрузки, должен быть передан груз».

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 44, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

41. Первый комитет рассмотрел статью 4 на своих 7, 8 и 9-м заседаниях 13 и 14 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

42. На 7-м заседании поправка Соединенных Штатов Америки (A/CONF. 89/C.1/L.57) была снята, а поправки Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции (A/CONF. 89/C.1/L.33). Туниса (A/CONF. 89/C.1/L. 39 и L.40), Соединенного Королевства (A/CONF. 89/C.1/L.76), Греции (A/CONF. 89/C.1/L.3) и Уганды (A/CONF. 89/C.1/L.107) были переданы Специальной рабочей группе в составе представителей Австралии, Бразилии, Болгарии, Греции, Канады, Мексики, Нигерии, Пакистана, Сингапура, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Сьерра Леоне и Финляндии. Эта Рабочая группа представила текст статьи 4 (A/CONF. 89/C. 1/L.121/Add.1) следующего содержания:

«1. Ответственность перевозчика за груз в соответствии с настоящей Конвенцией охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика

a) с момента принятия им груза от

i) грузоотправителя или лица, действующего от его имени, в соответствии с договором либо законом, или обычаем данного вида торговли, применимым в порту погрузки; или

ii) какого-либо органа или иного третьего лица, которым в силу закона или правил, применимых в порту погрузки, должен быть передан груз при отгрузке; и

b) до момента доставки им груза:

i) путем его передачи грузополучателю; или

ii) в случаях, когда грузополучатель не получает груза от перевозчика путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором либо законом, или обычаем данного вида торговли, применимым в порту разгрузки; или

iii) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применимых в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя означает, помимо перевозчика или грузополучателя, также служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя».

43. На 8-м и 9-м заседаниях Комитет рассмотрел этот текст и одну устную поправку к этому тексту,

представленную на 8-м заседании Соединенными Штатами Америки, относительно исключения из пункта 2*a* (*i*) слов «в соответствии с договором либо законом, или обычаем данного вида торговли, применимым в порту погрузки;».

44. Комитет:

a) утвердил пункт 1 текста, представленного Специальной рабочей группой, который соответствует тексту пункта 1 статьи 4 редакции ЮНСИТРАЛ, и отклонил поправки Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции (A/CONF. 89/C.1/L.33), Туниса (A/CONF. 89/C.1/L.39 и A/CONF. 89/C.1/L.40) и Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.76). Поправка Германской Демократической Республики (A/CONF.89/C.1/L.88) была отклонена 41 голосом против 7 при 9 воздержавшихся;

b) утвердил 48 голосами против 2 при 9 воздержавшихся пункт 2 текста, представленного Специальной рабочей группой с внесенной в него устной поправкой Соединенных Штатов Америки, ссылка на которую содержится выше, и отклонил поправки Греции (A/CONF.89/C.1/L.3) и Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции (A/CONF. 89/C.1/L.33). Поправка Уганды (A/CONF. 89/C.1/L.107) была передана в Редакционный комитет; и

c) утвердил пункт 3 текста, представленного Рабочей группой, который соответствует тексту пункта 3 статьи 4 редакции ЮНСИТРАЛ.

СТАТЬЯ 5

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

45. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«Статья 5. Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в порту разгрузки, предусмотренном в договоре морской перевозки, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или, при отсутствии такого соглашения, — в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

3. Лицо, управомоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным, когда он не был сдан в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах шестидесяти календарных дней по истечении срока сдачи согласно пункту 2 настоящей статьи.

4. В случае пожара перевозчик несет ответственность, если лицо, заявившее требование, докажет, что пожар возник вследствие ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

5. В отношении живых животных перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что при данных обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в сдаче могли бы быть отнесены на счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны этими рисками, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности, кроме как по общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникли в результате мер по спасанию жизни или разумных мер по спасанию имущества на море.

7. В тех случаях, когда вина перевозчика, его служащих или агентов сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки в сдаче, перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в сдаче обусловлены виной перевозчика, его служащих или агентов при условии, что перевозчик докажет размер утраты, повреждения или задержки в сдаче, которые не обусловлены виной с его стороны».

B. ПОПРАВКИ

46. Поправки к статье 5 были представлены Грецией, Соединенными Штатами Америки, Польшей, Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, Бельгией, Грецией, Ирландией, Италией, Либерией, Нидерландами, Польшей, Португалией, Федеративной Республикой Германии, Швейцарией, Союзом Советских Социалистических Республик, Перу, Маврикием, Аргентиной, Турцией, Алжиром, Японией, Индией, Чехословакией, Австрией, Угандой, Болгарией, Югославией и Сингапуром.

47. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

а) *Греция* (A/CONF. 89/C.1/L.4)

Изменить формулировку данного пункта путем включения в него пункта следующего содержания:

«Считается, что перевозчик и его служащие и агенты приняли все вышеупомянутые меры, если перевозчик докажет, что повреждение, утрата или задержка были вызваны *a*) военными действиями, мятежами или гражданскими волнениями, *b*) действиями со стороны органов государствен-

ной власти или конфискацией по решению суда, *c*) карантинными ограничениями, *d*) действиями или упущениями со стороны грузоотправителя, его агентов, представителей или служащих, *e*) забастовками, локаутами или другими видами ограничения или прекращения работы, *f*) несоответствующей упаковкой или маркировкой или *g*) внутренними скрытыми дефектами или характером грузов при условии, что перевозчик по-прежнему несет ответственность в том случае, если лицо, заинтересованное в грузе, докажет, что повреждение, утрата или задержка произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов».

[Поправка снята; см. пункт 52, ниже.]

b) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF.89/C.1/L.58/Corr. 1)

Исключить выражение «а также являющиеся результатом задержки в сдаче груза» и слова «или задержке» и включить в данный пункт следующее предложение:

«Случай, в котором выплачивается компенсация, включает в себя физическую порчу груза в результате задержки в его сдаче».

[Поправка снята; см. пункт 52, ниже.]

c) *Польша* (A/CONF. 89/C.1/L.60)

Заменить слова «ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче» словами «утрату или повреждение, а также задержку».

[Поправка снята; см. пункт 52, ниже.]

d) *Соединенное Королевство* (A/CONF. 89/C.1/L.78)

Заменить существующий текст данного пункта следующим текстом:

«При условии действия статьи 4 перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза или за утрату или повреждение, имевшее место в связи с грузом (в настоящей Конвенции упоминается как «утрата»), если он не докажет, что такая утрата не явилась результатом ошибки или небрежности с его стороны, со стороны его служащих или агентов».

[Поправка снята; см. пункт 52, ниже.]

e) *Бельгия, Греция, Ирландия, Италия, Либерия, Нидерланды, Польша, Португалия, Соединенное Королевство, Федеративная Республика Германии, Швейцария* (A/CONF. 89/C.1/L.112)

Текст, следующий после слов «как определено в статье 4», заменить текстом следующего содержания:

«если только перевозчик не докажет, что утрата, повреждение [или задержка] не являются результатом ошибки или небрежности со стороны его самого, его служащих или агентов».

[Поправка снята; см. пункт 52, ниже.]

f) *Соединенное Королевство* (A/CONF. 89/C.1/L.115)

Этот пункт должен начинаться следующей фразой:

«Перевозчик несет ответственность за ущерб, понесенный в связи с грузом, если обстоятельства, приведшие к ущербу, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4».

[Поправка снята; см. пункт 52, ниже.]

g) *Союз Советских Социалистических Республик* (A/CONF.89/C.1/L.117)

Сформулировать данный пункт следующим образом:

«Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что такие обстоятельства и их последствия не были обусловлены какой-либо ошибкой или небрежностью со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

[Поправка снята; см. пункт 52, ниже.]

h) *Перу* (A/CONF. 89/C.1/L.120)

Заменить слова «все меры, которые могли разумно требоваться» словами «надлежащие меры предосторожности».

[Поправка снята; см. пункт 52, ниже.]

i) *Маврикий* (A/CONF. 89/C.1/L.122)

1. Предлагается изменить формулировку данного текста следующим образом:

«Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный с утратой или повреждением груза или в связи с грузом...».

2. Предлагается изменить конец данного пункта следующим образом:

«если только перевозчик не докажет, что такая утрата или повреждение груза или в связи с грузом явились результатом события, за которое его нельзя считать ответственным».

[Поправка снята; см. пункт 52, ниже.]

j) *Аргентина* (A/CONF. 89/C.1/L.123)

Включить в существующий текст данного пункта или в текст данного пункта, предложенный в поправке, содержащейся в документе A/CONF.89/C.

1/L.112 (см. подпункт *e*, выше), текст следующего содержания:

«Если только истец не докажет иное, освобождение от ответственности рассматривается как доказанное, если перевозчик представит данные, свидетельствующие о том, что обстоятельства, повлекшие повреждение, не являлись результатом действия или оплошности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

[Поправка снята; см. пункт 52, ниже.]

k) *Турция* (A/CONF.89/C.1/L.129)

Заменить существующий текст следующим:

«Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в сдаче, если обстоятельства, приведшие к утрате, повреждению или задержке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, и если он не может доказать, что он, его служащие и агенты приняли требуемые меры предосторожности, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий».

[Поправка снята; см. пункт 52, ниже.]

Пункт 2

a) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF.89/C.1/L.58)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«Задержка в сдаче, за которую перевозчик несет ответственность, имеет место, если груз не доставлен в порт разгрузки, предусмотренный в договоре перевозки, к определенному сроку, указанному в письменной форме на лицевой стороне коносамента, если таковой имеется, или специально и ясно указанному в договоре перевозки. Соглашаясь произвести доставку груза к определенному сроку, перевозчик несет все риски задержки после наступления установленного срока, если перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые можно разумно требовать во избежание задержки в сдаче груза».

[Поправка снята; см. пункт 53, ниже.]

b) *Польша* (A/CONF.89/C.1/L.60)

Данный пункт следует изменить таким образом, чтобы исключить из определения «задержки» период времени, использованного судном для погрузочно-разгрузочных операций в ходе установленного морского рейса.

[Поправка снята; см. пункт 53, ниже.]

c) *Соединенное Королевство* (A/CONF.89/C.1/L.78)

Исключить данный пункт.

[Поправка снята; см. пункт 53, ниже.]

d) *Алжир* (A/CONF.89/C.1/L.124)

Включить в данный пункт следующий абзац:

«Однако перевозчик не несет ответственность в том случае, если задержка в сдаче вызвана особой портовой ситуацией, не зависящей от перевозчика».

[Поправка снята; см. пункт 53, ниже.]

Пункт 3

a) *Япония* (A/CONF.89/C.1/L.18)

Включить в данный пункт следующее новое предложение:

«Если такое лицо считает груз утраченным, оно предоставляет перевозчику разумно необходимую помощь в ликвидации или продаже груза по разумным ценам или на разумных условиях».

[Поправка снята; см. пункт 54, ниже.]

b) *Соединенные Штаты* (A/CONF.89/C.1/L.58)

Включить в конце данного пункта следующую фразу:

«При условии, что лицо, имеющее право на возмещение утраты, уведомит о своем выборе в письменной форме в течение ( ) дней после истечения такого периода и передаст перевозчику надлежащим образом индоссированный оригинал коносамента, если таковой имеется».

[Поправка снята; см. пункт 54, ниже.]

c) *Соединенное Королевство* (A/CONF.89/C.1/L.78)

Заменить этот пункт следующим:

«Грузоотправитель может считать груз утраченным и соответственно предъявить претензию в отношении его утраты, согласно пункту 1 настоящей статьи, по истечении 60 дней после даты, четко согласованной в отношении сдачи груза, и, если таковая не была согласована, — по истечении 60 дней после даты разумной доставки».

[Поправка снята; см. пункт 54, ниже.]

Альтернативный пункт 3

Соединенное Королевство (A/CONF.89/C.1/L.78)

Если предложение в отношении изъятия пункта 2 статьи 5 (см. пункт *c*, выше) будет отклонено, то необходимо добавить следующий альтернативный пункт 3:

«В тех случаях, когда в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи имеет место задержка в сдаче груза, грузополучатель может считать груз утраченным и соответственно предъявить претензию в отношении его утраты, согласно пункту 1 настоящей статьи, по истечении 60 дней после даты, на которую такая задержка в сдаче имела место».

[Поправка снята; см. пункт 55, ниже.]

Пункт 4

a) *Соединенные Штаты* (A/CONF.89/C.1/L.58)

Этот пункт должен формулироваться следующим образом:

«В случае пожара перевозчик не несет ответственности, за исключением того случая, когда истец докажет, что пожар возник или распространился по вине перевозчика, его служащих или агентов или в результате их небрежности».

[Поправка снята; см. пункт 56, ниже.]

b) *Индия* (A/CONF.89/C.1/L.61)

Изменить данный пункт следующим образом:

«В случае пожара перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, если только перевозчик не докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

[Поправка снята; см. пункт 56, ниже.]

c) *Соединенное Королевство* (A/CONF.89/C.1/L.78)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«В случае пожара перевозчик несет ответственность, если истец докажет, что утрата имела место в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

[Поправка снята; см. пункт 56, ниже.]

d) *Чехословакия* (A/CONF.89/C.1/L.84)

Исключить данный пункт.

[Поправка снята; см. пункт 56, ниже.]

e) *Австрия* (A/CONF.89/C.1/L.97)

Исключить данный пункт.

[Поправка снята; см. пункт 56, ниже.]

f) *Уганда* (A/CONF.89/C.1/L.108)

Изменить этот пункт следующим образом:

«В случае пожара перевозчик несет ответственность, если он не докажет, что пожар возник не в результате ошибки с его стороны, со стороны его служащих или агентов».

[Поправка снята; см. пункт 56, ниже.]

g) *Маврикий* (A/CONF.89/C.1/L.122)

Предлагается либо сохранить настоящий пункт, либо опустить его.

[Поправка снята; см. пункт 56, ниже.]

h) *Турция* (A/CONF.89/C.1/L.129)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«В случае пожара перевозчик несет ответственность, если он не может доказать, что пожар не возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

[Поправка снята; см. пункт 56, ниже.]

Пункт 5

a) *Союз Советских Социалистических Республик* (A/CONF.89/C.1/L.117)

Во второй фразе данного пункта исключить слова «и что при данных обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в сдаче могли бы быть отнесены за счет таких рисков», заменив следующие далее слова «этими рисками» словами «такими рисками».

[Поправка отклонена; см. пункт 57, ниже.]

b) *Маврикий* (A/CONF.89/C.1/L.122)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в доставке, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих перевозке некоторых грузов, включая живых животных, или за любой другой дефект, присущий перевозимому грузу. Если перевозчик докажет, что он выполнил любые особые распоряжения, данные ему грузоотправителем в отношении груза, и что... [далее, как в существующем тексте]».

[Поправка снята; см. пункт 57, ниже.]

Пункт 6

a) *Болгария* (A/CONF.89/C.1/L.48)

Исключить слова «и разумных мер по спасанию...». Перед словом «имущества» добавить слово «или».

[Поправка снята; см. пункт 58, ниже.]

b) *Соединенные Штаты* (A/CONF.89/C.1/L.58)

Этот пункт должен начинаться со следующей вводной фразы:

«В дополнение к таким причинам, которые могут быть признаны достаточными в соответствии с разделом 1, выше...».

[Поправка снята; см. пункт 58, ниже.]

c) *Союз Советских Социалистических Республик* (A/CONF.89/C.1/L.117)

Исключить слово «разумных» в конце данного пункта.

[Поправка отклонена; см. пункт 58, ниже.]

d) *Маврикий* (A/CONF.89/C.1/L.122)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«Перевозчик не несет ответственности в тех слу-

чаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникли в результате мер по спасанию жизни или имущества на море».

[Поправка снята; см. пункт 56, ниже.]

Пункт 7

a) *Соединенное Королевство* (A/CONF.89/C.1/L.78)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«В тех случаях, когда при наличии ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов имеется другая причина, приведшая к утрате, перевозчик не несет ответственности за любую часть утраты, которая, в соответствии с представленными им доказательствами, была вызвана такой другой причиной».

[Поправка снята; см. пункт 59, ниже.]

b) *Аргентина* (A/CONF.89/C.1/L.123)

Предлагается исключить выражение «при условии, что перевозчик докажет размер утраты, повреждения или задержки в сдаче, возникших не по его вине» и вместо него включить выражение «суд определяет долю в зависимости от различных причин».

[Поправка отклонена; см. пункт 59, ниже.]

Дополнительные пункты, предложенные для включения в статью 5

a) *Соединенные Штаты* (A/CONF.89/C.1/L.58/Corr.1)

Включить в данную статью пункт следующего содержания:

«"Потери, вызванные задержкой", включают:

a) ущерб, понесенный истцом в результате утраты возможности использовать сам задержанный груз;

b) ущерб в результате падения рыночных цен в порту назначения, если истец докажет, что перевозчик знал или должен был знать, что рыночная цена в момент сдачи задержанного груза, возможно, будет ниже, чем в то время, когда этот груз должен был быть сдан; и

c) ущерб в результате потери прибыли или возникновения вытекающих из этого обязательств и ущерб в результате утраты возможности использовать сам задержанный груз, если истец докажет, что перевозчик знал или должен был знать о том, каким образом должен был использоваться этот груз, и о возможности потерь вследствие задержки».

[Поправка снята; см. пункт 60, ниже.]

b) *Соединенное Королевство* (A/CONF.89/C.1/L.78)

Добавить непосредственно после пункта 1 следующий новый пункт:

«В соответствии с настоящей статьей перевозчик не несет ответственности за любую утрату, если он докажет, что такая утрата возникла в результате действий, ошибки или небрежности его служащих или агентов, допущенных при судовождении, и что ни с его, ни с их стороны не было допущено небрежности или ошибки ни в каком другом отношении».

[Поправка снята; см. пункт 60, ниже.]

c) *Нидерланды* (A/CONF.89/C.1/L.95)

Добавить следующий пункт:

«В том случае, когда в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи перевозчик несет ответственность за возмещение убытков в связи с утратой или повреждением груза, размер такой суммы, подлежащей возмещению, подсчитывается, исходя из стоимости такого груза в том месте и в то время, когда груз выгружается с судна в соответствии с договором или должен был быть выгружен таким образом. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, за отсутствием такой котировки, на основании текущей рыночной цены или же, при отсутствии и той и другой, на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества».

[Поправка принята; см. пункт 60, ниже.]

d) *Югославия* (A/CONF.89/C.1/L.110)

Включить непосредственно после пункта 2 следующий новый пункт:

«Перевозчик не несет ответственности за утрату, являющуюся результатом задержки».

[Поправка снята; см. пункт 60, ниже.]

e) *Бельгия, Голландия, Ирландия, Италия, Либерия, Польша, Португалия, Соединенное Королевство, Федеративная Республика Германии и Швейцария* (A/CONF.89/C.1/L.113)

Непосредственно после пункта 1 добавить новый пункт следующего содержания:

«Перевозчик не несет ответственность за утрату, повреждение [или задержку], если он докажет, что утрата, повреждение [или задержка] произошли в результате действий, ошибки или небрежности со стороны его служащих или агентов, допущенных при судовождении».

[Поправка снята; см. пункт 60, ниже.]

f) *Болгария* (A/CONF.89/C.1/L.116)

Добавить следующий новый пункт непосредственно после пункта 4:

«Несмотря на положения пункта 1, перевозчик не несет ответственности за ущерб, вытекающий из или являющийся результатом какого-либо действия, небрежности или ошибки в судовождении со стороны капитана, других членов команды или

лоцмана. Бремя доказывания этих фактов или ошибки в судовождении лежит на перевозчике».

[Поправка снята; см. пункт 60, ниже.]

g) *Союз Советских Социалистических Республик* (A/CONF.89/C.1/L.118)

Включить в данную статью следующий новый пункт:

«Перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение груза и задержку в сдаче, если докажет, что они произошли вследствие действий или упущений капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении».

[Поправка снята; см. пункт 60, ниже.]

h) *Сингапур и Соединенные Штаты Америки* (A/CONF.89/C.1/L.126)

Включить в данную статью новый пункт следующего содержания:

«8. В настоящей статье ссылка на служащих и агентов перевозчика включает всех лиц, услугами которых перевозчик пользуется для осуществления перевозки в течение периода ответственности, предусмотренного в статье 4».

[Поправка отклонена; см. пункт 60, ниже.]

i) *Югославия* (A/CONF.89/C.1/L.160)

Непосредственно после пункта 2 добавить новый пункт следующего содержания:

«Перевозчик не несет ответственности за последующие убытки, связанные с утратой или повреждением груза, а также с задержкой в сдаче».

[Поправка снята; см. пункт 60, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

48. Первый комитет рассмотрел статью 5 на своих 9, 10 и 13-м заседаниях 14 и 15 марта 1978 года и на 34-м и 35-м заседаниях 28 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

49. На 9-м и 10-м заседаниях Первый комитет рассмотрел на основе вопросов, сформулированных его Председателем (см. A/CONF.89/L.132 и 9-е заседание, пункт 41), принципы, вытекающие из данной статьи, и взаимосвязь между этими принципами и принципами, вытекающими из статьи 6, альтернативной статьи 6 и статьи 8. На 13-м заседании Комитет принял решение отложить рассмотрение данной статьи до проведения неофициальной консультации представителей и учредил Консультативную группу в составе представителей Аргентины, Чехословакии, Эквадора, Ганы, Индии, Мексики, Нидерландов, Норвегии, Филиппин, Польши, Уганды, Союза Советских Социалистических Республик, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки под председательством Председателя Первого комитета для оказания помощи Председателю Первого комитета в разработке компромиссного решения соответствующих вопросов, связанных со статьями 5, 6, альтернативной статьей 6 и статьей 8.

50. На 34-м заседании Председатель представил на рассмотрение следующий текст пунктов 1—4 статьи 5 вместе с текстами пунктов 1 и 3 статьи 6, пунктов 1 и 2 статьи 8 и пунктов 1 — 4 новой статьи 26 (A/CONF.89/C.1/L.211).

«*Статья 5. Основания ответственности*

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержку в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в порту разгрузки, предусмотренном в договоре перевозки, в пределах срока, определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения — в пределах срока, который было бы разумно требовать от добросовестного перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

3. Лицо, управомоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным, когда он не был сдан в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах 60 дней по истечении срока сдачи согласно пункту 2 настоящей статьи.

4. *a)* Перевозчик несет ответственность:

i) за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, вызванные пожаром, если истец докажет, что пожар возник по вине или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов;

ii) за такие утрату, повреждение или задержку в сдаче, которые, как доказал истец, возникли в результате вины или небрежности перевозчика, его служащих или агентов при принятии всех мер, которые могли разумно требоваться для ликвидации пожара и предотвращения или уменьшения его последствий.

b) В случае, когда пожар на борту судна повреждает груз, то по желанию истца или перевозчика в соответствии с практикой морских перевозок проводится расследование причин и обстоятельств этого пожара, и копии доклада инспектора предоставляются по требованию перевозчику и истцу в зависимости от случая».

51. На 34-м заседании Комитет принял 64 голосами против 3 при 9 воздержавшихся пункты 1—4 настоящего текста.

Пункт 1

52. На 34-м заседании поправки Греции (A/CONF. 89/C.1/L.4), Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.58/Corr.1), Польши (A/CONF. 89/C.1/L.60), Соединенного Королевства (A/CONF. 89/C.1/L.78 и L.115), Бельгии, Федеративной Республики Германии, Греции, Ирландии, Италии, Либерии, Нидерландов, Польши, Португалии, Швейцарии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (A/CONF.89/C.1/L.112), Союза Советских Социалистических Республик (A/CONF.89/C.1/L.117), Перу (A/CONF.89/C. 1/L.120), Маврикия (A/CONF.89/C.1/L.122), Аргентины (A/CONF.89/C.1/L.123) и Турции (A/CONF. 89/C.1/L.129) были сняты, и был принят пункт 1 текста, представленного Председателем.

Пункт 2

53. На 34-м заседании поправки Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.58), Польши (A/CONF.89/C.1/L.60), Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.78) и Алжира (A/CONF.89/C. 1/L.124) были сняты, и был принят пункт 2 текста, представленного Председателем.

Пункт 3

54. На 34-м заседании поправки Японии (A/CONF. 89/C.1/L.18), Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.58) и Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.78) были сняты и был принят пункт 3 текста, представленного Председателем.

Альтернативный пункт 3

55. На 34-м заседании поправка Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (A/CONF.89/C.1/L.78) была снята.

Пункт 4

56. На 34-м заседании поправки Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.58), Индии (A/CONF.89/C.1/L.61), Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.78), Чехословакии (A/CONF. 89/C.1/L.84), Австрии (A/CONF.89/C.1/L.97), Уганды (A/CONF.89/C.1/L.108), Маврикия (A/CONF.89/C.1/L.122) и Турции (A/CONF.89/C. 1/L.129) были сняты, и был принят пункт 4 текста, представленного Председателем.

Пункт 5

57. На 34-м заседании поправка Союза Советских Социалистических Республик (A/CONF.89/C.1/L. 117) была отклонена, поправка Маврикия (A/CONF. 89/C.1/L.122) была снята, и был принят текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 6

58. На 34-м заседании поправки Болгарии (A/CONF.89/C.1/L.48), Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.58) и Маврикия (A/CONF. 89/C.1/L.122) были сняты, поправка Союза Советских Социалистических Республик (A/CONF.89/C. 1/L.117) была отклонена 32 голосами против 11 при 21 воздержавшемся, и был принят текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 7

59. На 35-м заседании поправка Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (A/CONF.89/C.1/L.78) была снята, поправка Аргентины (A/CONF.89/C.1/L.123) была отклонена 35 голосами против 14 при 9 воздержавшихся, и был принят текст ЮНСИТРАЛ.

Предложенный дополнительный пункт к статье 5

60. На 35-м заседании поправки Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.58/Corr.1), Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (A/CONF.89/C.1/L.78), Югославии (A/CONF.89/C.1/L.110 и L.160), Бельгии, Федеративной Республики Германии, Ирландии, Италии, Либерии, Нидерландов, Польши, Португалии, Швейцарии и Соединенного Королевства (A/CONF. 89/C.1/L.113), Болгарии (A/CONF.89/C.1/L.116) и Союза Советских Социалистических Республик (A/CONF.89/C.1/L.118) были сняты. Поправка Сингапура и Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.126) была отклонена. Поправка Нидерландов (A/CONF.89/C.1/L.95) была принята в качестве нового пункта 8 статьи 5.

СТАТЬЯ 6

А. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

61. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«Статья 6. Пределы ответственности

1. *a*) Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной [...] расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки либо [...] расчетных единиц за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

b) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза в соответствии с положениями статьи 5 не превышает [...] суммы фрахта, [подлежащей уплате за груз, доставленный с задержкой] [подлежащей уплате на основании договора перевозки].

c) Ни в коем случае совокупная ответственность перевозчика на основании обоих подпунктов *a* и *b* настоящего пункта не превышает ограничения, которое было бы установлено согласно подпункту *a* настоящего пункта за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

2. Для целей исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи применяются следующие правила:

a) Если для объединения товаров используется контейнер, паллет или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте, как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением, грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

b) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это приспособление для транспортировки, если оно не является собственностью перевозчика или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

3. Расчетная единица означает...

4. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие пределы, предусмотренные в пункте 1».

B. ПОПРАВКИ

62. Поправки к статье 6 были представлены Грецией, Соединенными Штатами Америки, Соединенным Королевством, Чехословакией, Маврикием, Данией, Финляндией, Индией, Норвегией, Швецией, Федеративной Республикой Германии, Нидерландами и Алжиром.

63. Эти поправки сводились к следующему:

Статья в целом

a) *Греция* (A/CONF.89/C.1/L.5)

Для определения пределов ответственности следует принять эту статью, а не альтернативную статью 6.

[Поправка снята; см. пункт 68, ниже.].

Пункт 1

a) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF. 89/C.1/L.72)

Изменить подпункт *b* этого пункта следующим образом:

«Ответственность перевозчика за ущерб, возникший в результате задержки в доставке груза, согласно положениям статьи 5 не превышает... [какая бы единица ни применялась], помноженное на число дней задержки [ограничение, основанное на определенном числе единиц, которое может быть положением о максимальной задержке или может быть связано с суммой фрахта]».

[Поправка снята; см. пункт 69, ниже.]

b) *Соединенное Королевство* (A/CONF.89/C. 1/L.78)

Исключить подпункты *b* и *c* этого пункта.

[Поправка снята; см. пункт 69, ниже.]

c) *Чехословакия* (A/CONF.89/C.1/L.85)

Если статья 6 будет принята для определения пределов ответственности, предел ответственности за задержку в доставке груза должен быть выражен в подпункте *b* как число, кратное сумме фрахта.

[Поправка снята; см. пункт 69, ниже.]

d) *Маврикий* (A/CONF. 89/C.1/L.127)

Включить после слов «повреждение груза» слова «или в связи с грузом».

[Поправка снята; см. пункт 69, ниже.]

Пункт 2

Дания, Финляндия, Индия, Норвегия, Швеция и Соединенные Штаты Америки (A/CONF.89/C. 1/L.138)

Изменить первое предложение подпункта *a* следующим образом:

«*a*) Если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте, если таковой выдан, или в любом другом документе, подтверждающем договор перевозки, как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки».

[Поправка принята; см. пункт 70, ниже.]

Пункт 3

a) *Греция* (A/CONF.89/C.1/L.5)

Рассмотреть вопрос о целесообразности включения положения, определяющего время перевода расчетной единицы, принятой в Конвенции, в национальную валюту.

[Поправка снята; см. пункт 71, ниже.]

b) *Дания, Финляндия, Федеративная Республика Германии, Нидерланды, Норвегия, Швеция и Соединенные Штаты Америки* (A/CONF.89/C. 1/L.114)

Принять следующий текст:

«1. Расчетная единица, упоминаемая в статье 6, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты любого государства-стороны, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость

в единицах "специального права заимствования" национальной валюты государства-стороны, не являющегося членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством-стороной.

2. Тем не менее те государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1, могут во время подписания [без оговорки о ратификации, принятии или одобрении] либо при ратификации [принятии, одобрении], или присоединении, либо в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на их территории, устанавливаются в размере:

[...валютных единиц за место или другую единицу отгрузки, или... валютных единиц за килограмм веса брутто груза]*.

3. Валютная единица, упомянутая в пункте 2, соответствует 65,5 мг золота пробы девятьсот тысячных. Перевод суммы, упомянутой в пункте 2, в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

4. Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 1, и перевод, упомянутый в пункте 3, должны осуществляться таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства-стороны, насколько это возможно, ту же реальную стоимость сумм, указанных в статье 6, какая выражена в ней в расчетных единицах. Государства-стороны сообщают депозитарию способ исчисления согласно пункту 1 или, в соответствующем случае, результат перевода согласно пункту 3 во время подписания [без оговорки о ратификации, принятии или одобрении] либо при сдаче на хранение документа, упомянутого в статье..., и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе или в результатах перевода».

[Поправка снята; см. пункт 71, ниже.]

Пункт 4

a) *Алжир* (A/CONF.89/C.1/L.125)

Добавить в конце пункта следующее выражение:

«Однако это не должно приводить к повышению фрахтовых ставок».

[Поправка снята; см. пункт 72, ниже.]

b) *Маврикий* (A/CONF.89/C.1/L.127)

Изменить этот пункт следующим образом:

«При том условии, что если стоимость груза заявлена в коносаменте до отгрузки и как таковая принята перевозчиком в качестве основания его ответственности, то такая стоимость является мерилом его ответственности. Такое заявление является доказательством prima facie, но не является обязательным или окончательным для перевозчика».

[Поправка снята; см. пункт 72, ниже.]

c) *Союз Советских Социалистических Республик* (A/CONF.89/C.1/L.203)

Добавить в конце пункта 4 статьи 6 следующее предложение:

«Указание в коносаменте стоимости груза, объявленной отправителем, считается таким установлением предела ответственности перевозчика в отношении утраты или повреждения груза в той мере, в какой заявление отправителя соответствует действительной стоимости груза».

[Поправка снята; см. пункт 72, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

64. Первый комитет рассмотрел статью 6 на своем 13-м заседании 16 марта 1978 года и на своих 34-м и 35-м заседаниях 28 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

65. На своем 13-м заседании Комитет рассмотрел на основе вопросов, сформулированных его Председателем (см. A/CONF.89/L.132, ниже, и 9-е заседание, пункт 41), принципы, вытекающие из этой статьи, и взаимосвязь между этими принципами и принципами, вытекающими из статьи 5, альтернативной статьи 6 и статьи 8. На 13-м заседании Комитет решил отложить рассмотрение этой статьи до завершения неофициальных консультаций между представителями и учредил Консультативную группу в составе представителей Аргентины, Чехословакии, Эквадора, Ганы, Индии, Мексики, Нидерландов, Норвегии, Филиппин, Польши, Уганды, Союза Советских Социалистических Республик, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки для оказания помощи Председателю Первого комитета в разработке компромиссного решения соответствующих проблем, вытекающих из статей 5 и 6, альтернативной статьи 6 и статьи 8.

66. На 34-м заседании Председатель представил на рассмотрение следующий текст пунктов 1 и 3 статьи 6 совместно с текстом пунктов 1 — 4 статьи 5, пунктов 1 и 2 статьи 8 и пунктов 1 — 4 новой статьи 26 (A/CONF.89/C.1/L.211).

«*Статья 6. Пределы ответственности*

1. *a*) Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной 835 расчетным единицам, за место или другую единицу отгрузки либо 2,5 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного

* Этот пункт заключен в квадратные скобки, поскольку некоторые страны возражают против установления пределов в отношении мест или других единиц отгрузки.

или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

b) Ответственность перевозчика за задержку в сдаче груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной 2,5 суммы фрахта, подлежащего уплате за груз, сданный с задержкой, однако не превышающий общей суммы фрахта, подлежащей уплате по договору морской перевозки грузов.

c) Ни в коем случае совокупная ответственность перевозчика на основании подпунктов *a* и *b* настоящего пункта не превышает ограничения, которое было бы установлено согласно подпункту *a* настоящего пункта за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

3. "Расчетная единица" означает расчетную единицу, упомянутую в статье 26».

67. На 34-м заседании Комитет принял 64 голосами против 3 при 9 воздержавшихся пункты 1 и 3 текста, представленного Председателем.

Статья в целом

68. На 34-м заседании поправка Греции (A/CONF.89/C.1/L.5) была снята.

Пункт 1

69. На 34-м заседании поправки Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.72), Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.78), Чехословакии (A/CONF.89/C.1/L.85) и Маврикия (A/CONF.89/C.1/L.127) были сняты, и был утвержден пункт 1 текста, представленного Председателем.

Пункт 2

70. На 35-м заседании поправка Дании, Финляндии, Индии, Норвегии, Швеции и Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.138) была принята, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ при условии внесения в него этой поправки.

Пункт 3

71. На 34-м заседании поправки Греции (A/CONF.89/C.1/L.5), Дании, Финляндии, Федеративной Республики Германии, Нидерландов, Норвегии, Швеции и Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.114) были сняты, и был утвержден пункт 3 текста, представленного Председателем.

Пункт 4

72. На 35-м заседании поправки Алжира (A/CONF.89/C.1/L.125), Маврикия (A/CONF.89/C.1/L.127) и Союза Советских Социалистических Республик (A/CONF.89/C.1/L.203) были сняты, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

АЛЬТЕРНАТИВНАЯ СТАТЬЯ 6

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

73. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«Альтернативный текст статьи 6: Пределы ответственности

1. Ответственность перевозчика согласно положениям статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной [...] расчетных единиц за 1 килограмм веса брутто утраченного, поврежденного или просроченного груза.

2. Расчетная единица означает...

3. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем может быть установлен предел ответственности, превышающий предел, предусмотренный в пункте 1».

B. ПОПРАВКИ

74. Поправки к альтернативной статье 6 были представлены Грецией, Германской Демократической Республикой и Угандой.

75. Эти поправки сводились к следующему:

Статья в целом

Греция (A/CONF.89/C.1/L.5)

Если будет принята альтернативная статья 6, а не статья 6, предлагается добавить в конце пункта 1 следующее выражение: «при том условии, что в случае массовых грузов предел ответственности перевозчика уменьшается до половины упомянутой суммы».

[Поправка снята; см. пункт 79, ниже.]

Статья в целом и пункт 1

Германская Демократическая Республика (A/CONF.89/C.1/L.89)

Эта альтернативная статья может быть принята при условии, что:

a) слова «или просроченного», содержащиеся в конце этого пункта, будут исключены;

b) текст этой альтернативной статьи будет дополнен пунктами 1*b* и 1*c* текста статьи 6;

c) дополнительный пункт 1*b* будет изменен следующим образом:

«Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза согласно положениям статьи 5 не превышает суммы фрахта, подлежащей уплате за груз, доставленный с задержкой».

[Поправка снята; см. пункт 79, ниже.]

Пункт 3

Уганда (A/CONF.89/C.1/L.119)

Этот пункт изменить либо следующим образом:

«Перевозчик и грузоотправитель могут по соглашению установить ответственность, превышающую предел, предусмотренный в пункте 1»,

либо следующим образом:

«Перевозчик и грузоотправитель могут договориться о расширении предела ответственности, предусмотренного в пункте 1».

[Поправка снята; см. пункт 79, ниже.]

С. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

76. Первый комитет рассмотрел альтернативную статью 6 на своем 13-м заседании 16 марта 1978 года и на своем 34-м заседании 28 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

77. На своем 13-м заседании Комитет рассмотрел на основе вопросов, сформулированных Председателем, принципы, вытекающие из этой статьи, и взаимосвязь этих принципов с принципами, вытекающими из статей 5, 6 и 8. На 13-м заседании Комитет принял решение отложить рассмотрение этой статьи до завершения неофициальных консультаций между представителями и учредил Консультативную группу в составе представителей Аргентины, Ганы, Индии, Мексики, Нидерландов, Норвегии, Польши, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Уганды, Филиппин, Чехословакии и Эквадора для оказания помощи Председателю Первого комитета в разработке компромиссного решения соответствующих проблем, вытекающих из статей 5 и 6, альтернативной статьи 6 и статьи 8.

78. На 34-м заседании Председатель представил текст пунктов 1 и 3 статьи 6, и Комитет утвердил в качестве статьи 6 тексты этих пунктов совместно с текстом пункта 2 текста ЮНСИТРАЛ статьи 6 с поправками и текстом пункта 4 текста ЮНСИТРАЛ статьи 6.

79. На 34-м заседании поправки, предложенные Грецией (A/CONF.89/C.1/L.5), Германской Демократической Республикой (A/CONF.89/C.1/L.89) и Угандой (A/CONF.89/C.1/L.119), были сняты.

СТАТЬЯ 7

А. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

80. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«Статья 7. Применение в отношении недоговорных исков

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза, на который распространяется договор морской перевозки, равно как и по поводу задержки в сдаче, независимо от того, на чем основан этот иск — на договоре, на деликте или ином правоосновании.

2. Если иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика, такой служащий или агент, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться сам перевозчик.

3. Суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика и любых лиц, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции».

В. ПОПРАВКИ

81. Поправки к статье 7 были представлены Маврикием и Соединенными Штатами Америки.

82. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

Маврикий (A/CONF.89/C.1/L.135)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза или в связи с грузом, на который распространяется договор морской перевозки, независимо от того, на чем основан этот иск — на договоре, на деликте или ином правоосновании».

[Поправка снята; см. пункт 84, ниже.]

Пункт 3

Соединенные Штаты Америки (A/CONF.89/C.1/L.59)

Данный пункт должен начинаться словами:

«За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы...»

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 86, ниже.]

С. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

83. Первый комитет рассмотрел статью 7 на своих 14-м и 34-м заседаниях 16 и 28 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

84. На 34-м заседании поправка Маврикия (A/CONF.89/C.1/L.135) была снята, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 2

85. На 14-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 3

86. На 14-м заседании поправка Соединенных Штатов (A/CONF.89/C.1/L.59) была передана в Редакционный комитет, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

СТАТЬЯ 8

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

87. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли сформулирован следующим образом:

«Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли в результате действия или оплошности, совершенных с намерением причинить такие утрату, повреждение или задержку, или в результате безответственности и с пониманием того, что такие утрата, повреждение или задержка, вероятно, возникли бы, что явилось действием или упущением:

a) самого перевозчика, или

b) служащего перевозчика, помимо капитана и членов команды, при осуществлении им в рамках своих служебных обязанностей контрольных функций в отношении той части перевозки, во время которой было совершено такое действие или допущено упущение; или

c) служащего перевозчика, включая капитана или любого члена команды, при обработке груза или обращении с ним в пределах его служебных обязанностей.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент перевозчика не имеют права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что потери, повреждения или задержка в сдаче произошли в результате действия или оплошности такого служащего или агента, совершенных с намерением причинить такие утрату, повреждение или задержку, или в результате безответственности и с пониманием того, что такие утрата, повреждение или задержка, вероятно, возникли бы».

B. ПОПРАВКИ

88. Поправки к статье 8 были представлены Соединенными Штатами Америки, Грецией, Японией и Угандой.

89. Эти поправки сводятся к следующему:

Статья в целом

Соединенные Штаты Америки (A/CONF.89/C.1/L.62)

Эту статью следует исключить.

[Поправка снята; см. пункт 94, ниже.]

Пункт 1

a) *Греция* (A/CONF.89/C.1/L.6)

Подпункты *b* и *c* этого пункта следует исключить.

[Поправка снята; см. пункт 95, ниже.]

b) *Япония* (A/CONF.89/C.1/L.19)

В этом пункте следует включить слово «перевозчиком» между словами «совершенных» и «с намерением» и исключить слова «что явилось действием или упущением» и подпункты *a*, *b* и *c*.

[Поправка снята; см. пункт 95, ниже.]

c) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF.89/C.1/L.140)

Изменить вводную фразу пункта 1, с тем чтобы текст был сформулирован следующим образом:

«Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата или повреждение (включая утрату или повреждение в связи с задержкой в сдаче) произошли в результате действия или оплошности, совершенных с намерением причинить такую утрату или повреждение, или в результате безответственности и с пониманием того, что такая утрата или такое повреждение, вероятно, возникли бы...».

[Поправка снята; см. пункт 95, ниже.]

d) *Уганда* (A/CONF.89/C.1/L.141)

Исключить из подпунктов *b* и *c* этой статьи слова «...в рамках своих служебных обязанностей...»

[Поправка снята; см. пункт 95, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

90. Первый комитет рассмотрел статью 8 на своих 12-м и 13-м заседаниях 15 и 16 марта 1978 года и на своем 34-м заседании 28 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

91. На своих 12-м и 13-м заседаниях Комитет рассмотрел на основе вопросов сформулированные Председателем (см. A/CONF.89/L.132, ниже и 9-е заседание, пункт 41) принципы, вытекающие из этой статьи, и взаимосвязь между этими принципами, вытекающими из статей 5, 6 и альтернативной статьи 6. На 13-м заседании Комитет постановил отложить дальнейшее рассмотрение этой статьи до завершения неофициальных консультаций между представителями и учредил Консультативную группу в составе представителей Аргентины, Чехословакии, Эквадора, Ганы, Индии, Мексики, Нидерландов, Норвегии, Филиппин, Польши, Уганды, Союза Советских Социалистических Республик, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов

Америки для оказания помощи Председателю Первого комитета в разработке компромиссного решения соответствующих вопросов, связанных со статьями 5, 6, альтернативной статьей 6 и статьей 8.

92. На 34-м заседании Председатель представил на рассмотрение следующий текст статьи 8 вместе с текстом пунктов 1 — 4 статьи 5, пунктов 1 — 3 статьи 6 и новой статьи 26 (A/CONF.89/C.1/L.211).

«Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент перевозчика не имеют права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения такого служащего или агента, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки».

93. На 34-м заседании Комитет утвердил текст статьи 8, представленный Председателем, 64 голосами против 3 при 9 воздержавшихся.

Статья в целом

94. На 34-м заседании поправка Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.62) была снята.

Пункт 1

95. На 34-м заседании поправки Греции (A/CONF. 89/C.1/L.6), Японии (A/CONF.89/C.1/L.19), Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.140) и Уганды (A/CONF.89/C.1/L.141) были сняты и был утвержден пункт 1 текста, представленного Председателем.

Пункт 2

96. На 34-м заседании был утвержден пункт 2 текста, представленного Председателем.

СТАТЬЯ 9

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

97. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«Статья 9. Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если такая перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычаю данной отрасли торговли, либо требуется по законодательным нормам или правилам.

2. Если перевозчик и грузоотправитель договорились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик обязан включить указание об этом в коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки. При отсутствии подобного указания перевозчик несет бремя доказывания того, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено; однако перевозчик не имеет права ссылаться на такое соглашение в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозился на палубе вопреки положениям пункта 1 настоящей статьи или когда перевозчик не может в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик, несмотря на положения пункта 1 статьи 5, несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в сдаче, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, и предел его ответственности определяется в соответствии с положениями статьи 6 или 8 в зависимости от обстоятельств.

4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюме рассматривается как действие или упущение перевозчика в смысле статьи 8».

B. ПОПРАВКИ

98. Поправки к статье 9 были предложены Францией, Соединенными Штатами Америки, Канадой, Австрией, Грецией и Японией.

99. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

Франция (A/CONF.89/C.1/L.50)

В конце данного пункта добавить следующую фразу: «Считается, что грузоотправитель дал свое согласие в случае перевозки в контейнерах».

[Поправка снята; см. пункт 101, ниже.]

Пункт 2

a) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF. 89/C.1/L.63)

В первом предложении данного пункта необходимо включить слово «ясное» перед словом «указание»; в конце данного пункта перед словом «приобрела» включить слово «возмездно».

[Поправка передана на рассмотрение Редакционного комитета; см. пункт 102, ниже.]

b) *Канада* (A/CONF.89/C.1/L.149)

Изменить конец первой фразы следующим образом:

«...перевозчик включает в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, во время его выдачи определенное указание по этому поводу...».

[Поправка передана на рассмотрение Редакционного комитета; см. пункт 6, ниже.]

c) *Австрия* (A/CONF.89/C.1/L.98)

Опустить второе предложение данного пункта (начинающееся со слов «При отсутствии...»).

[Поправка снята; см. пункт 102, ниже.]

Предложенные новые пункты

a) *Греция* (A/CONF.89/C.1/L.7)

Добавить следующий пункт:

«В тех случаях, когда груз перевозится на палубе в соответствии с соглашением, заключенным с грузоотправителем, перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение такого палубного груза».

[Поправка отклонена в пользу поправки, предложенной Японией (A/CONF.89/C.1/L.20); см. пункт 105, ниже.]

b) *Япония* (A/CONF.89/C.1/L.20)

Включить следующий новый пункт:

«В тех случаях, когда груз перевозится на палубе в соответствии с пунктом 1, перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, повреждение или задержка в сдаче явились следствием каких-либо особых рисков, присущих такой перевозке. Если перевозчик докажет, что в обстоятельствах конкретного случая утрата, повреждение или задержка в сдаче могли быть вызваны такими рисками, то предполагается, что утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли именно по этой причине, если только не будет доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли полностью или частично по вине перевозчика, его служащих или агентов».

[Поправка отклонена; см. пункт 105, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

100. Первый комитет рассмотрел статью 9 на своих 14-м и 15-м заседаниях 16 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

101. На 14-м заседании поправка Франции (A/CONF.89/C.1/L.50) была снята, а текст ЮНСИТРАЛ принят.

Пункт 2

102. На 14-м заседании поправка Соединенных Штатов (A/CONF.89/C.1/L.63) была передана на рассмотрение Редакционного комитета. На 15-м заседании поправка Австрии (A/CONF.89/C.1/L.98) была снята, поправка Канады (A/CONF.89/C.1/L.149) передана на рассмотрение Редакционного комитета, а текст ЮНСИТРАЛ был утвержден.

Пункт 3

103. На 15-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 4

104. На 15-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Предложенные новые пункты

105. На 15-м заседании предложение Греции (A/CONF.89/C.1/L.7) было снято в пользу предложения Японии (A/CONF.89/C.1/L.20), а предложение Японии (A/CONF.89/C.1/L.20) было отклонено 48 голосами против 10 при 5 воздержавшихся.

СТАТЬЯ 10

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

106. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«Статья 10. Ответственность перевозчика и фактического перевозчика

1. В тех случаях, когда осуществление перевозки или части ее поручено фактическому перевозчику, даже если это допустимо по условиям договора морской перевозки, перевозчик тем не менее остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции. В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия или упущения фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями настоящей Конвенции за осуществленную перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8 применимы в случае предъявления иска служащему или агенту фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией, или отказывается от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, распространяется на перевозчика только в том случае, если он с этим согласился прямо выраженным образом и в письменной форме. Независимо от наличия или отсутствия такого согласия фактического перевозчика, перевозчик тем не менее остается связанным обязательствами или отказом от прав, вытекающими из такого специального соглашения.

4. В тех случаях и в той мере, в которых перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является совместной и раздельной.

5. Суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не должны в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не умаляет какого бы то ни было права обратного требования в отношениях между перевозчиком и фактическим перевозчиком».

B. ПОПРАВКИ

107. К статье 10 поправки были представлены Индией, а также Индией совместно с Кенией и Сьерра Леоне, Японией, Соединенными Штатами Америки и Австралией.

108. Поправки сводились к следующему:

Пункт 1

a) *Индия* (A/CONF.89/C.1/L.143)

Добавить следующее предложение после первого предложения этого пункта:

«В этом случае перевозчик заключает договор с фактическим перевозчиком согласно договору перевозки, заключенному с грузоотправителем, и настоящей Конвенции».

[Поправка отклонена; см. пункт 110, ниже.]

b) *Индия, Кения и Сьерра Леоне* (A/CONF.89/C.1/L.154)

Добавить следующее предложение после последнего предложения этого пункта:

«Фактический перевозчик считается стороной договора перевозки, заключенного между перевозчиком и грузоотправителем в отношении осуществляемой им части договора перевозки».

[Поправка отклонена; см. пункт 110, ниже.]

Пункт 2

a) *Япония* (A/CONF.89/C.1/L.21)

Добавить следующие слова в конец первого предложения этого пункта: «как если бы он сам был перевозчиком».

[Поправка отклонена; см. пункт 111, ниже.]

b) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF.89/C.1/L.64)

Добавить следующие слова в первое предложение этого пункта:

«и возражения и ограничения ответственности, предоставляемые перевозчику в соответствии с положениями настоящей Конвенции, также применимы к фактическому перевозчику за осуществленную им перевозку».

[Поправка снята; см. пункт 111, ниже.]

c) *Австралия* (A/CONF.89/C.1/L.142)

Изъять слова «выполняемую им» и заменить их словами «порученную ему».

[Поправка отклонена; см. пункт 111, ниже.]

Пункт 5

Соединенные Штаты Америки (A/CONF.89/C.1/L.64)

В случае сохранения статьи 8 этот пункт следует начать следующими словами: «За исключением предусмотренного в статье 8,...».

[Поправка отклонена; см. пункт 114, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

109. Первый комитет рассмотрел статью 10 на своих 15—17-м заседаниях 16 и 17 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

110. На 17-м заседании поправки Индии (A/CONF.89/C.1/L.143), а также Индии, Кении и Сьерра Леоне (A/CONF.89/C.1/L.154) были отклонены, и был утвержден текст пункта 1, предложенный ЮНСИТРАЛ.

Пункт 2

111. На 15-м заседании поправка Японии (A/CONF.89/C.1/L.21) была отклонена. На 16-м заседании поправка Соединенных Штатов (A/CONF.89/C.1/L.64) была снята, поправка Австралии (A/CONF.89/C.1/L.142) была отклонена 30 голосами против 22 при 7 воздержавшихся, и был утвержден текст пункта 2, предложенный ЮНСИТРАЛ.

Пункт 3

112. На 16-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 4

113. На 16-м заседании Комитет отложил решение по этому пункту в ожидании решения Комитета по статье 15.

Пункт 5

114. На 16-м заседании поправка Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.64) была отклонена, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 6

115. На 16-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

СТАТЬЯ 11

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

116. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«Статья 11. Сквозная перевозка

1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, в тех случаях, когда в договоре перевозки прямо предусматривается, что конкретная часть перевозки, охватываемой договором, осуществляется не перевозчиком, а другим поименованным лицом, в договоре может быть также предусмотрено, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Бремя доказывания того, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны таким обстоятельством, лежит на перевозчике.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10 за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, которые имели место во время нахождения груза в его ведении».

B. ПОПРАВКИ

117. Поправки к статье 11 были представлены Германской Демократической Республикой, Канадой, Грецией, Японией, Соединенными Штатами Америки, Францией и Аргентиной.

118. Эти поправки сводились к следующему:

Статья в целом

a) *Германская Демократическая Республика* (A/CONF.89/C.1/L.90)

Либо исключить эту статью, либо сформулировать ее следующим образом:

«1. Если договор перевозки прямо предусматривает, что определенная часть перевозки, охватываемая данным договором, осуществляется поименованным лицом, не являющимся перевозчиком, то перевозчик и фактический перевозчик несут солидарную и раздельную ответственность за утрату, повреждение и задержку в сдаче груза, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в их ведении.

2. Ничто в пункте 1 не ущемляет какого-либо права перевозчика и фактического перевозчика на регресс.

3. Если выдаются местные коносаменты, то на них должно быть помечено, что данный груз перевозится по сквозному коносаменту».

[Поправка отклонена в том, что касается исключения статьи; см. пункт 120, ниже.]

b) *Канада* (A/CONF.89/C.1/L.148)

Исключить эту статью.

[Поправка отклонена; см. пункт 120, ниже.]

Пункт 1

a) *Греция* (A/CONF.89/C.1/L.8)

Исключить слово «поименованным» и уточнить этот пункт для обеспечения того, чтобы термин «сквозная перевозка» в этом пункте касался лишь морской перевозки и не относился к наземной перевозке.

[Поправка отклонена в том, что касается исключения слова «поименованным», а остальная часть поправки передана в Редакционный комитет; см. пункт 123, ниже.]

b) *Япония* (A/CONF.89/C.1/L.22)

Исключить слово «поименованным».

[Поправка отклонена; см. пункт 123, ниже.]

c) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF.89/C.1/L.65)

Изменить первую фразу пункта следующим образом:

«Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, по которым в договоре перевозки четко предусматривается, что определенная часть перевозки, предусмотренной в договоре, осуществляется поименованным лицом помимо перевозчика, в договоре может также предусматриваться, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки, при условии, что фактическому перевозчику может быть предъявлен иск в соответствии со статьей 21. Бремя доказывания того, что любые утрата, повреждение или задержка в сдаче явились следствием подобных обстоятельств, возлагается на перевозчика».

[Поправка принята; см. пункт 123, ниже.]

d) *Франция* (A/CONF.89/C.1/L.79)

Исключить слова «в договоре может также предусматриваться, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки» и заменить их словами «в договоре может также предусматриваться, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении указанного перевозчика в течение осуществляемой им части перевозки».

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 123, ниже.]

e) *Аргентина* (A/CONF.89/C.1/L.130 и Corr.1)

Принять следующие альтернативные предложения:

a) Добавить следующий текст между словом «перевозчика» и словами «в договоре»:

«и если перевозчик не выдает сквозного коносамента»

b) Изъять пункт 1 статьи 11 и начать существующий пункт 2 следующими словами:

«В тех случаях, когда выдается сквозной коносамент, фактический перевозчик...»

Если будет принята любая из двух предложенных альтернатив, необходимо добавить после настоящего пункта 2 следующий заключительный пункт:

«Кроме перевозчика и фактического перевозчика ответственность несет также лицо, осуществляющее сдачу груза, без ущерба для регрессивных действий, связанных с предъявлением претензий лицу, под контролем которого или в период перевозки которым имели место обстоятельства, приведшие к возникновению ответственности. Ответственность различных перевозчиков и лица, осуществляющего сдачу груза, является солидарной и личной».

[Поправка снята при том условии, что это предложение будет поставлено на рассмотрение пленарного заседания; см. пункт 123, ниже.]

Пункт 2

a) *Франция* (A/CONF.89/C.1/L.79)

Исключить существующий текст этого пункта и заменить его следующим:

«Указанный перевозчик, который осуществляет определенную часть перевозки в условиях, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, несет ответственность в тех же условиях, что и фактический перевозчик в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10».

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 124, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

119. Первый комитет рассмотрел статью 11 на своих 16, 17 и 32-м заседаниях 16, 17 и 27 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

120. На 17-м заседании поправка, предложенная Германской Демократической Республикой (A/CONF.89/C.1/L.90), в той мере, в какой она касается исключения этой статьи, а также поправка Канады (A/CONF.89/C.1/L.148) были отклонены 36 голосами против 18 при 8 воздержавшихся. Комитет решил передать другие поправки на рассмотрение Специальной рабочей группы в составе представителей Аргентины, Болгарии, Германской Демократической Республики, Греции, Индонезии, Канады, Польши, Соединенных Штатов Америки, Уганды, Филиппин, Франции и Швеции. Специальная рабочая группа представила следующий текст (A/CONF.89/C.1/L.186):

«1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, согласно которым в договоре морской перевозки четко предусматривается, что определенная часть перевозки, предусмотренной в договоре, осуществляется поименованным лицом, помимо перевозчика, в договоре может также предусматриваться, что перевозчик, неся по-прежнему ответственность за должное осуществление такой части перевозки, не несет ответственности за утрату, повреждения или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Тем не менее любая оговорка, ограничивающая или исключающая такую ответственность, не имеет силы, если в соответствии с пунктом 1 или 2 статьи 21 в компетентном суде не может быть возбуждено судебное разбирательство против фактического перевозчика. Бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в сдаче явились следствием обстоятельств, имевших место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика, возлагается на перевозчика.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10, за утрату, повреждения или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в его ведении.

3. Ничто в настоящей статье не ущемляет права перевозчика и фактического перевозчика на регресс.

Примечание

Некоторые члены рабочей группы хотели бы обратить внимание Комитета 1 на тот факт, что перестройка и консолидация статей 10 и 11 в единую статью могли бы быть успешно осуществлены следующим образом:

Пункт 1	Статья 10(1)
Пункт 2	Отредактированная статья 11(1)
Пункты 3 — 7	Статья 10(2)—(6)
Изъять статью 11».	

121. Была представлена следующая поправка к тексту Специальной рабочей группы:

Канада (A/CONF.89/C.1/L.191)

Изменить второе предложение текста следующим образом:

«Тем не менее любая оговорка, ограничивающая или исключающая такую ответственность, не имеет силы, если в соответствии с подпунктом 1 *c* или пунктом 2 статьи 21 в компетентном суде не может быть возбуждено судебное разбирательство против фактического перевозчика».

122. На 32-м заседании Комитет отклонил текст, предложенный Специальной рабочей группой (A/CONF.89/C.1/L.186), 28 голосами против 21 при 16 воздержавшихся. Соответственно была снята поправка Канады (A/CONF.89/C.1/L.191).

Пункт 1

123. На 32-м заседании Комитет отклонил поправку, предложенную Грецией (A/CONF.89/C.1/L.8), об исключении слова «поименованным» и передал остальную часть поправки в Редакционный комитет. Комитет отклонил поправку Японии (A/CONF. 89/C.1/L.22) и принял поправку Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.65) 43 голосами против 17 при 6 воздержавшихся. Поправка, предложенная Францией (A/CONF.89/C.1/L.79), была передана в Редакционный комитет. Поправка Аргентины (A/CONF.89/C.1/L.130 и Corr.1) была снята при том условии, что она будет поставлена на обсуждение на пленарной конференции. Был утвержден текст ЮНСИТРАЛ с поправкой Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.65).

Пункт 2

124. Поправка, предложенная Францией (A/CONF. 89/C.1/L.79), была передана в Редакционный комитет, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

СТАТЬЯ 12

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

125. Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли представила следующий текст:

«*Статья 12. Общее правило*

Грузоотправитель не несет ответственности за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если только такой ущерб или повреждение не были вызваны виной грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такой ущерб или повреждение, если только этот ущерб или повреждение не были вызваны виной с их стороны».

B. ПОПРАВКИ

126. Поправки к статье 12 были предложены Грецией, Германской Демократической Республикой, Союзом Советских Социалистических Республик и Японией.

127. Эти поправки сводились к следующему:

a) *Греция* (A/CONF. 89/C.1/L.9):

В начале данной статьи включить слова «без ущерба для ответственности грузоотправителя по договору» или «без ущерба для прав перевозчика по договору».

[Поправка снята; см. пункт 129, ниже.]

b) *Германская Демократическая Республика* (A/CONF. 89/C.1/L.91):

Изменить формулировку данной статьи следующим образом:

«Грузоотправитель несет ответственность за утрату, понесенную перевозчиком или фактическим перевозчиком, если такие утрата или повреждение были причинены по вине или в результате небрежности грузоотправителя, его служащих и агентов».

[Поправка снята; см. пункт 129, ниже.]

c) *Союз Советских Социалистических Республик* (A/CONF. 89/C.1/L.153)

Данная статья должна гласить:

«Грузоотправитель несет ответственность за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если такой ущерб или повреждение обусловлены ошибкой или небрежностью грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент перевозчика также несет ответственность за такой ущерб или повреждение, если этот ущерб или повреждение обусловлены ошибкой или небрежностью с их стороны».

[Поправка снята; см. пункт 129, ниже.]

Предложенный новый пункт

Япония (A/CONF. 89/C.1/L.23)

Добавить следующий новый пункт:

«Если груз не затребован грузополучателем в течение разумного срока после уведомления его о прибытии груза, грузоотправитель по просьбе перевозчика дает перевозчику указание об освобождении от груза. Если грузоотправитель в течение разумного срока не дает такого указания, перевозчик может продать груз или иным образом освободиться от него, а грузоотправитель или грузополучатель в зависимости от случая продолжает нести ответственность за любую утрату, ущерб или расходы, понесенные перевозчиком в результате невыполнения грузополучателем обязательства принять поставку груза в течение разумного срока».

[Поправка снята; см. пункт 129, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

128. Первый комитет рассмотрел статью 12 на своем 17-м заседании 17 марта 1978 года.

i) *Рассмотрение*

129. На 17-м заседании все поправки, предложенные к данной статье, и в том числе предложение о включении нового пункта в эту статью, были сняты, а текст ЮНСИТРАЛ — принят.

СТАТЬЯ 13

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

130. Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли представила следующий текст:

«Статья 13. Особые правила об опасном грузе

1. Грузоотправитель обязан замаркировать или обозначать подходящим образом опасный груз как опасный.

2. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств грузоотправитель обязан проинформировать его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не сделает этого, а такой перевозчик или фактический перевозчик иным образом не осведомлен об опасном характере груза:

a) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за все убытки, возникшие в результате перевозки такого груза, и

b) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как только могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации.

3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере.

4. Если в случаях, когда положения подпункта *b* пункта 2 настоящей статьи неприменимы или на них нельзя ссылаться, опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, кроме как в силу обязательства по участию в покрытии убытков от общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 5».

B. ПОПРАВКИ

131. Поправки в статье 13 были внесены Тунисом, Австрией, Болгарией, Югославией, Маврикием, Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, Бразилией и Францией.

132. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

a) *Тунис* (A/CONF.89/C.1/L.41)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«Грузоотправитель маркирует или обозначает опасный груз как опасный в соответствии с действующими правилами и обычной практикой данного вида перевозки такого груза».

[Поправка отклонена; см. пункт 134, ниже.]

b) *Австрия* (A/CONF.89/C.1/L.99)

Опустить данный пункт.

[Поправка снята в пользу предложения Туниса; см. пункт 134, ниже.]

Пункт 2

a) *Болгария* (A/CONF.89/C.1/L.106)

Опустить слова «если необходимо».

[Поправка отклонена; см. пункт 135, ниже.]

b) *Югославия* (A/CONF.89/C.1/L.111)

Опустить слова «если необходимо» и снять соответствующие запятые.

[Поправка отклонена; см. пункт 135, ниже.]

c) *Маврикий* (A/CONF.89/C.1/L.128)

Либо дать определение «опасному грузу», либо включить следующую ссылку на существующие международные нормы в отношении опасных грузов:

«Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель информирует его об опасном характере груза, а именно путем ссылки на существующие международные нормы...».

[Поправка снята; см. пункт 135, ниже.]

d) *Соединенное Королевство* (A/CONF.89/C.1/L.147)

В пункте 2 опустить слова после выражения «делает этого», а в пункте 2 *a* исключить выражение «все убытки, возникшие в результате перевозки такого груза» и вместо него включить выражение «весь ущерб, причиненный в то время, когда такой груз находился в ведении одного из них».

[Поправка отклонена; см. пункт 135, ниже.]

e) *Австрия* (A/CONF.89/C.1/L.157)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«Грузоотправитель должен сообщить перевозчику об опасном характере груза и, по мере необходимости, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не делает этого, а перевозчик иным образом не знает об опасном характере груза:

a) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком за все убытки, возникшие в результате перевозки такого груза, и

b) [сохраняется настоящий текст]».

[Поправка отклонена; см. пункт 135, ниже.]

f) *Бразилия* (A/CONF.89/C.1/L.166)

Опустить последнее предложение данного пункта.

[Поправка отклонена; см. пункт 135, ниже.]

Пункт 3

a) *Югославия* (A/CONF.89/C.1/L.111)

Опустить точку в конце данного пункта и добавить следующее выражение:

«и последствиях, которые могут иметь место в связи с таким опасным характером».

[Поправка снята; см. пункт 136, ниже.]

b) *Соединенное Королевство* (A/CONF.89/C.1/L.147)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время взятия груза под свою ответственность оно фактически знало о его опасном характере».

[Поправка отклонена; см. пункт 136, ниже.]

c) *Бразилия* (A/CONF.89/C.1/L.166)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«3. Если грузоотправитель не выполняет какие-либо требования пункта 1 или 2, а перевозчик или фактический перевозчик иным образом не знает о его опасном характере:

a) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за все убытки, возникающие в результате перевозки такого груза, и

b) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен и обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без выплаты компенсации».

[Поправка отклонена; см. пункт 136, ниже.]

Пункт 4

a) *Франция* (A/CONF.89/C.1/L.80)

Изменить начальную фразу данного пункта следующим образом:

«В тех случаях, когда этот груз был отгружен с ведома и согласия перевозчика, и если этот опасный груз становится действительно опасным...»

[Поправка снята; см. пункт 137, ниже.]

b) *Болгария* (A/CONF.89/C.1/L.106

Опустить выражение «как того могут потребовать обстоятельства».

[Поправка отклонена; см. пункт 157, ниже.]

c) *Бразилия* (A/CONF.89/C.1/L.166)

Заменить ссылку на «подпункт *b* пункта 2» ссылкой на подпункт b пункта 3.

[Поправка отклонена; см. пункт 137, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

133. Первый комитет рассмотрел статью 13 на своих 17 — 19-м и 25-м заседаниях 17, 20 и 23 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

134. На 17-м заседании поправка Австрии A/CONF.89/C.1/L.99) была снята в пользу поправки Туниса (A/CONF.89/C.1/L.41). На 18-м заседании поправка Туниса (A/CONF.89/C.1/L.41) была отклонена, а текст ЮНСИТРАЛ утвержден.

Пункт 2

135. На 18-м заседании поправка Маврикия (A/CONF.89/C.1/L.128) была снята, а поправки Болгарии (A/CONF.89/C.1/L.106), Югославии (A/CONF.89/C.1/L.111), Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.147) отклонены. На 19-м заседании поправки Австрии (A/CONF.89/C.1/L.157) и Бразилии (A/CONF.89/C.1/L.166) были отклонены, а текст ЮНСИТРАЛ утвержден.

Пункт 3

136. На 19-м заседании поправка Югославии (A/CONF.89/C.1/L.111) была снята, а поправки Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.147) и Бразилии (A/CONF.89/C.1/L.166) отклонены. На 25-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 4

137. На 19-м заседании поправка Франции (A/CONF.89/C.1/L.80) была снята, поправки Болгарии (A/CONF.89/C.1/L.106) и Бразилии (A/CONF.89/C.1/L.166) отклонены, а текст ЮНСИТРАЛ утвержден.

СТАТЬЯ 14

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

138. Текст, утвержденный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, сформулирован следующим образом:

«Статья 14. Выдача коносамента

1. Когда груз принят в ведение перевозчика или фактического перевозчика, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать грузоотправителю коносамент.

2. Коносамент может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика.

3. Подпись на коносаменте может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это допустимо законом страны, в которой выдается коносамент».

B. ПОПРАВКИ

139. Поправки к статье 14 были представлены Канадой, Соединенным Королевством, Тунисом, Соединенными Штатами Америки, Австрией и Грецией.

140. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

Канада (A/CONF.89/C.1/L.158 и *Соединенное Королевство* (A/CONF.89/C.1/L.162)

Добавить слово «подписанный» перед словом «коносамент».

[Поправка отклонена; см. пункт 142, ниже.]

Пункт 2

a) *Тунис* (A/CONF.89/C.1/L.42)

Изменить этот пункт следующим образом:

«Коносамент может быть подписан лицом, уполномоченным перевозчиком. Коносамент, подписанный капитаном судна или по его поручению, считается подписанным от имени перевозчика, а также от имени судовладельца как фактического перевозчика».

[Поправка отклонена; см. пункт 6, ниже.]

b) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF.89/C.1/L.66)

Изменить этот пункт следующим образом:

«Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, или от его имени и с его разрешения, считается подписанным от имени перевозчика, а также от имени судовладельца как фактического перевозчика».

[Поправка отклонена; см. пункт 6, ниже].

c) *Австрия* (A/CONF.89/C.1/L.100)

Изменить вторую фразу следующим образом:

«Коносамент, подписанный капитаном судна, перевозящего груз, или портовым агентом, считается подписанным от имени перевозчика».

[Поправка снята; см. пункт 143, ниже.]

d) *Канады* (A/CONF.89/C.1/L.158)

Заменить слово «подписан» словом «выдан» и слово «подписанным» словом «выданным».

[Поправка снята; см. пункт 143, ниже.]

Пункт 3

Греция (A/CONF.89/C.1/L.10)

Исключить слова «если это допустимо по законам страны, в которой выдается коносамент».

[Поправка отклонена; см. пункт 144, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

141. Первый комитет рассмотрел статью 14 на своих 19-м и 20-м заседаниях 20 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

142. На 20-м заседании поправка Канады (A/CONF.89/C.1/L.158) была отклонена 21 голосом против 10 при 20 воздержавшихся. Поправка Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.162) была также отклонена, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 2

143. На 20-м заседании поправки Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.66), Австрии (A/CONF.89/C.1/L.100) и Канады (A/CONF.89/C.1/L.158) были сняты, а поправка Туниса (A/CONF.89/C.1/L.42) была отклонена 43 голосами против 3 при 15 воздержавшихся, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 3

144. На 20-м заседании поправка Греции (A/CONF.89/C.1/L.10) была отклонена и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

СТАТЬЯ 15

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

145. Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли представила следующий текст:

«Статья 15. Содержание коносамента

1. В коносамент должны быть включены, в частности, следующие данные:

a) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, число мест или предметов и вес груза или его количество, обозначенное иным образом; все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;

b) внешнее состояние груза;

c) наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;

d) наименование грузоотправителя;

e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

f) порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;

g) порт разгрузки согласно договору морской перевозки;

h) число оригиналов коносамента, если их больше одного;

i) место выдачи коносамента;

j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;

k) фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;

l) указание, упомянутое в пункте 3 статьи 23;

m) указание - в соответствующих случаях — о том, что груз должен или может перевозиться на палубе.

2. После того как груз погружен на борт, перевозчик, если того потребует грузоотправитель, обязан выдать грузоотправителю «бортовой» коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым согласно пункту 1 настоящей статьи, указывается, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или иной товарораспорядительный документ, относящийся к данному грузу, то по просьбе перевозчика грузоотправитель возвращает такой документ в обмен на «бортовой» коносамент. Перевозчик может удовлетворить требование грузоотправителя в отношении «бортового» коносамента путем дополнения любого ранее выданного документа при условии, что дополненный таким образом документ включает все данные, которые должны содержаться в «бортовом» коносаменте.

3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на юридический характер документа как коносамента при условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте 6 статьи 1».

B. ПОПРАВКИ

146. Поправки к статье 15 были представлены Соединенным Королевством, Японией, Тунисом, Угандой, Маврикием, Бразилией, Германской Демократической Республикой, Канадой, Федеративной Республикой Германии, Австрией, Венесуэлой, Индией и Португалией.

147. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1 в целом

Соединенное Королевство (A/CONF.89/C.1/L.163)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«В коносаменте должны содержаться, в частности, следующие данные:

a) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они даны грузоотправителем;

b) число мест или предметов и вес груза или его количество, выраженное другим образом; все эти данные указываются так, как они даны грузоотправителем;

c) внешнее состояние груза;

d) наименование и основное предприятие перевозчика;

e) наименование и основное предприятие грузоотправителя;

f) число оригиналов коносамента, если их больше одного;

g) место выдачи коносамента».

[Поправка снята, однако предложенные начальные слова этой поправки были переданы на рассмотрение Редакционного комитета; см. пункты 149 и 150, ниже.]

Подпункт a *пункта 1*

a) *Япония* (A/CONF.89/C.1/L.24)[1]

Заменить данный подпункт следующими подпунктами:

«*a*) общий характер груза и основная маркировка, необходимая для идентификации груза, так, как они даны грузоотправителем;

a-бис) либо число мест или предметов, либо количество или вес в зависимости от случая так, как они даны грузоотправителем»;

[Поправка отклонена; см. пункт 151, ниже.]

b) *Тунис* (A/CONF.89/C.1/L.43)

Перед словами «число мест» добавить слова «любые сведения об опасном характере груза».

[Поправка утверждена; см. пункт 152, ниже.]

c) *Уганда* (A/CONF.89/C.1/L.144)

Перед словом «все» включить соединительный союз «и».

[Поправка отклонена; см. пункт 152, ниже.]

d) *Маврикий* (A/CONF.89/C.1/L.164)

Включить слова «специальные инструкции для целей пункта 5 статьи 5» после слов «общий характер груза».

[1] См. записку, разъясняющую эту поправку, в документе A/CONF.89/C.1/L.139, ниже, в приложении к настоящему документу.

[Поправка отклонена; см. пункт 152, ниже]

e) *Бразилия* (A/CONF.89/C.1/L.174)

Включить непосредственно после слова «вес» следующее: «и/или размеры упаковок».

[Поправка отклонена; см. пункт 152, ниже.]

Подпункт c *пункта 1*

Германская Демократическая Республика (A/CONF.89/C.1/L.92)

Включить в конце данного пункта следующее выражение:

«если наименование перевозчика является ошибочным, неправильным или отсутствует, перевозчиком считается судовладелец».

[Поправка отклонена; см. пункт 154, ниже.]

Подпункт f *пункта 1*

a) *Канада* (A/CONF.89/C.1/L.165)

Исключить слова «и дата принятия груза перевозчиком в порту погрузки;».

[Поправка отклонена; см. пункт 156, ниже.]

b) *Федеративная Республика Германии* (A/CONF. 89/C.1/L.169)

Изменить формулировку данного подпункта следующим образом:

«*f*) порт погрузки согласно договору перевозки».

[Поправка снята; см. пункт 156, ниже.]

Подпункт k *пункта 1*

a) *Япония* (A/CONF.89/C.1/L.24)

Изъять этот подпункт.

[Поправка снята; см. пункт 158, ниже.]

b) *Австрия* (A/CONF.89/C.1/L.101)

Следующим образом исправить формулировку этого подпункта:

«Сведения о том, оплачен ли фрахт заранее или же он подлежит оплате в месте назначения».

[Поправка отклонена; см. пункт 158, ниже.]

c) *Венесуэла* (A/CONF.89/C.1/L.104)

Следующим образом исправить формулировку этого подпункта:

«*k*) фрахт;»

[Поправка снята; см. пункт 158, ниже.]

d) *Канада* (A/CONF. 89/C.1/L.156)

Изменить следующим образом этот подпункт, включив упоминание платы за простой:

«Фрахт или любая плата за простой в той степени, в какой они оплачиваются грузополучателем».

[Поправка отклонена; см. пункт 158, ниже.]

e) *Индия* (A/CONF.89/C.1/L.168).

Изменить следующим образом формулировку этого подпункта:

«*k*) фрахт; если фрахт оплачивается грузополучателем, то он также должен указываться таким образом».

[Поправка отклонена; см. пункт 158, ниже.]

Подпункт l *пункта 1*

Япония (A/CONF.89/C.1/L.24)

Изъять этот подпункт.

[Поправка снята; см. пункт 159.]

Предлагаемые дополнительные подпункты к пункту 1

a) *Канада* (A/CONF.89/C.1/L.155/ Corr.1)

Добавить следующий подпункт в качестве нового подпункта, следующего сразу же после подпункта *m*;

«Прямое указание — в соответствующих случаях — относительно опасного характера груза».

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 159, ниже.]

b) *Португалия* (A/CONF. 89/C.1/L.161)

Добавить следующий подпункт в качестве нового подпункта, следующего сразу же после подпункта *m*:

«Подпись грузоотправителя или лица, действующего от его имени;»

[Поправка отклонена; см. пункт 161, ниже.]

c) *Индия* (A / CONF.89/C.1/L.168)

Добавить следующее в качестве нового подпункта:

«Дата или период доставки груза в порт разгрузки, если они четко согласованы сторонами».

[Поправка принята; см. пункт 161, ниже.]

Пункт 2

Соединенное Королевство (A/CONF.89/C. 1/L.163)

Исключить слова «или судов».

[Поправка снята; см. пункт 162, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

148. Комитет рассмотрел статью 15 на своих 20, 21 и 22-м заседаниях 20 и 21 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт в целом

149. На 20-м заседании была снята поправка Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.163).

Начало пункта 1

150. На 20-м и 21-м заседаниях был утвержден текст ЮНСИТРАЛ при условии рассмотрения Редакционным комитетом предлагаемого начала этого пункта, изложенного в поправке Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.163)

Подпункт a *пункта 1*

151. На 20-м заседании была отклонена поправка Японии (A/CONF.89/C.1/L.24)

152. На 21-м заседании поправка Туниса A/CONF.89/C.1/L.43) была утверждена 30 голосами против 22 при 14 воздержавшихся и передана в Редакционный комитет для совместного рассмотрения с поправкой Канады (A/CONF.89/C.1/L.155. Corr.1). Поправки Уганды (A/CONF.89/C.1/L.144) и Маврикия (A/CONF.89/C.1/L.164) были отклонены, поправка Бразилии (A/CONF.89/C.1/L.174) была снята, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ с внесенными в него поправками.

Подпункт b пункта 1

153. На 21-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Подпункт c пункта 1

154. На 21-м заседании была снята поправка Германской Демократической Республики (A/CONF.89/C.1/L.92) и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Подпункты d *и* e *пункта 1*

155. На 21-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Подпункт f пункта 1

156. На 21-м заседании была снята поправка Федеративной Республики Германии (A/CONF.89/C.1/L.169) в пользу поправки Канады (A/CONF.89/C.1/L.165). Последняя была отклонена, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Подпункты g, h, i *и* j *пункта 1*

157. На 21-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Подпункт k *пункта 1*

158. На 21-м заседании были сняты поправки Японии (A/CONF.89/C.1/L.24) и Венесуэлы (A/CONF.89/C.1/L.104) и была отклонена поправка Австрии (A/CONF.89/C.1/L.101). На 22-м заседании поправка Канады (A/CONF.89/C.1/L.156) была отклонена 32 голосами против 17 при 13 воздержавшихся, поправка Индии (A/CONF.89/C.1/L.168) была отклонена 35 голосами против 16 при 10 воздержавшихся, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Подпункт l *пункта 1*

159. На 22-м заседании была снята поправка Японии (A/CONF.89/C.1/L.24), и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Подпункт m *пункта 1*

160. На 22-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Предлагаемые дополнительные подпункты к пункту 1

161. На 22-м заседании предложение Канады (A/CONF.89/C.1/L.155/ Corr.1) было передано в Редакционный комитет для рассмотрения совместно с поправкой Туниса (A/CONF.89/C.1/L.43) к подпункту *a*; поправка Португалии (A/CONF.89/C.1/L.161) была отклонена. Поправка Индии (A/CONF.89/C.1/L.168) была принята и передана в Редакционный комитет.

Пункт 2

162. На 22-м заседании была снята поправка Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.163), и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 3

163. На 22-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

СТАТЬЯ 16

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

164. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества груза, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактическому принятому, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погруженному грузу, либо если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или такое другое лицо должно внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

2. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

3. За исключением данных, в отношении которых и в той мере, в какой была внесена оговорка, допустимая согласно пункту 1 настоящей статьи:

a) коносамент является доказательством prima facie приема, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

b) доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза.

4. Коносамент, в который не включено, как это предусмотрено в подпункте *k* пункта 1 статьи 15, указание фрахта или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться грузополучателем, или не указан возникший в порту погрузки демередж, подлежащий оплате грузополучателем, является доказательством prima facie того, что никакого фрахта или демереджа с него не причитается. Однако доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на отсутствие в коносаменте любого такого указания».

B. ПОПРАВКИ

165. К статье 16 поправки были предложены Угандой, Францией, Соединенными Штатами Америки (устная поправка), Японией, Австрией, Венесуэлой, Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии и Канадой.

166. Поправки сводились к следующему:

Пункт 2

Уганда (A/CONF. 89/C.1/L.145)

Заменить в третьей строке английского текста слово «is», следующее за словом «he», словами «shall be».

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 169, ниже.]

Пункт 3

Франция (A/CONF. 89/C.1/L.81)

Изъять в подпункте *b* слова «включая любого... грузополучателя».

[Поправка снята в пользу устного предложения Соединенных Штатов Америки; см. пункт 170, ниже.]

Пункт 4

a) *Япония* (A/CONF. 89/C.1/L.25)

Изъять этот пункт.

[Поправка отклонена; см. пункт 171, ниже.]

b) *Франция* (A/CONF. 89/C.1/L.81)

Изъять слова «включая любого... грузополучателя».

[Поправка снята; см. пункт 171, ниже.]

c) *Австрия* (A/CONF. 89/C.1/L.102)

Заменить в первом предложении этого пункта слова «фрахт подлежит оплате грузополучателем» словами «фрахт подлежит оплате в месте назначения».

[Поправка снята; см. пункт 171, ниже.]

d) *Венесуэла* (A/CONF. 89/C.1/L.105)

Изъять «или не имеется иного указания».

[Поправка снята; см. пункт 171, ниже.]

e) *Уганда* (A/CONF. 89/C.1/L.145)

Вставить в четвертую строку сразу же за словом «или» слова «в котором» и изъять слово «однако» и занятую в начале второго предложения, с тем чтобы предложение начиналось словом «Доказательство».

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 171, ниже.]

f) *Соединенное Королевство* (A/CONF. 89/C.1/L.175)

Заменить слова «или не указан простой в порту погрузки, оплачиваемый грузополучателем» словами «или не указано, оплачивается ли простой в порту погрузки грузополучателем».

[Поправка отклонена; см. пункт 171, ниже.]

g) *Канада* (A/CONF. 89/C.1/L.183)

Во второй строке данного пункта включить после слова «иного» слово «четкого».

[Поправка отклонена; см. пункт 171, ниже.]

Предлагаемый новый пункт к статье 16

Венесуэла (A/CONF. 89/C.1/L.105)

Добавить к этой статье следующий новый пункт 4-*бис*:

«Если фрахт не указан, то перевозчик теряет право на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6».

[Поправка снята; см. пункт 172, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

167. Первый комитет рассмотрел статью 16 на своем 22-м заседании 21 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

168. На 22-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 2

169. На 22-м заседании поправка Уганды (A/CONF. 89/C.1/L.145) была передана в Редакционный комитет и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 3

170. На 22-м заседании поправка Франции (A/CONF. 89/C.1/L.81) была снята в пользу устной поправки, предложенной Соединенными Штатами Америки, заключающейся в том, чтобы слова «включая любого грузополучателя» были заменены словами «включая грузополучателя», и был утвер-

жден текст ЮНСИТРАЛ, включивший предложение Соединенных Штатов Америки.

Пункт 4

171. На 22-м заседании поправки Австрии (A/CONF.89/C.1/L.102), Венесуэлы (A/CONF.89/C.1/L.105) были сняты, поправка Франции (A/CONF.89/C.1/L.81) была снята в пользу идентичной поправки в пункте 3, поправки Японии (A/CONF.89/C.1/L.25), Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.175), Канады (A/CONF.89/C.1/L.183) были отклонены, поправка Уганды (A/CONF.89/C.1/L.145) была передана в Редакционный комитет, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Предлагаемый новый пункт

172. На 22-м заседании было снято предложение Венесуэлы в отношении дополнительного пункта данной статьи (A/CONF.89/C.1/L.105)

СТАТЬЯ 17

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

173. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«*Статья 17. Гарантии грузоотправителя*

1. Считается, что грузоотправитель гарантировал перевозчику точность предетавленных им для включения в коносамент данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества. Грузоотправитель обязан возместить перевозчику весь ущерб, явившийся результатом неточности этих данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору морской перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом.

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, по которому грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб в силу коносамента, выданного перевозчиком, либо лицом, действующим от его имени, без оговорок относительно данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, или внешнего состояния груза, должно считаться недействительным и не имеющим силы в отношении какой-либо третьей стороны, включая любого грузополучателя, которому был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение является действительным в отношении грузоотправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, не делая оговорку, упомянутую в пункте 2 настоящей статьи, не намеревается обмануть третью сторону, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте. Если в последнем случае несделанная оговорка касается данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя возмещения ущерба в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае преднамеренного обмана, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предусмотренным настоящей Конвенцией за любой ущерб, понесенный третьей стороной, включая грузополучателя, которая действовала, полагаясь на описание груза, содержащееся в выданном коносаменте».

B. ПОПРАВКИ

174. К статье 17 поправки были предложены Японией, Соединенными Штатами Америки, Грецией, Францией, Соединенным Королевством, Федеративной Республикой Германии и Союзом Советских Социалистических Республик.

175. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 2

a) *Япония* (A/CONF.89/C.1/L.26)

Изъять этот пункт.

[Поправка отклонена; см. пункт 178, ниже.]

b) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF.89/C.1/L.67)

Изменить следующим образом формулировку этого пункта:

«2. Любое гарантийное письмо или соглашение, согласно которому грузоотправитель берет на себя обязательство по возмещению перевозчику всего ущерба в силу коносамента, выданного перевозчиком, либо лицом, действующим от его имени, без оговорок относительно данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, и внешнего состояния груза, должно считаться недействительным и не имеющим силы в отношении какой-либо третьей стороны, включая любого грузополучателя, который добросовестно действовал, полагаясь на содержащееся в нем описание, и в отношении такого добросовестного истца и в связи с ущербом, понесенным из-за доверия к описанию в коносаменте, перевозчик не пользуется привилегией ограничения ответственности, предусмотренной в настоящей Конвенции».

[Поправка снята; см. пункт 178, ниже.]

Пункт 3

a) *Греция* (A/CONF.89/C.1/L.11)

Изъять этот пункт.

[Поправка отклонена; см. пункт 179, ниже.]

b) *Япония* (A/CONF.89/C.1/L.26)

Изъять этот пункт.

[Поправка отклонена; см. пункт 179, ниже.]

c) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF. 89/C.1/L.67)

Изъять этот пункт.

[Поправка отклонена; см. пункт 179, ниже.]

d) *Франция* (A/CONF. 89/C.1/L.82)

Изъять слова «включая любого грузополучателя».

[Поправка снята; см. пункт 179, ниже.]

e) *Соединенное Королевство* (A/CONF.89/C.1/L.176)

Изъять последнее предложение этого пункта.

[Поправка снята; см. пункт 179, ниже.]

f) *Союз Советских Социалистических Республик* (A/CONF. 89/C.1/L.185)

Изъять этот пункт.

[Поправка отклонена; см. пункт 179, ниже.]

Пункт 4

a) *Греция* (A/CONF. 89/C.1/L.11)

Изъять этот пункт.

[Поправка отклонена; см. пункт 180, ниже.]

b) *Япония* (A/CONF. 89/C.1/L.26)

Изъять этот пункт.

[Поправка отклонена; см. пункт 180, ниже.]

c) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF. 89/C.1/L.67)

Изъять этот пункт.

[Поправка снята; см. пункт 180, ниже.]

d) *Союз Советских Социалистических Республик* (A/CONF. 89/C.1/L.185)

Изъять этот пункт.

[Поправка отклонена; см. пункт 180, ниже.]

Предлагаемый новый пункт

Федеративная Республика Германии (A/CONF. 89/C.1/L.170)

Включить в статью 17 дополнительный пункт следующего содержания:

«Перевозчик не несет ответственности в любом случае утраты или повреждения груза или в связи с грузом, если его характер и стоимость были заведомо неправильно указаны грузоотправителем в коносаменте».

[Поправка отклонена; см. пункт 181, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

176. Первый комитет рассмотрел статью 17 на своем 23-м заседании 22 марта 1978 года.

Рассмотрение

Пункт 1

177. На 23-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 2

178. На 23-м заседании поправка Соединенных Штатов Америки (A/CONF. 89/C.1/L.67) была снята, и Комитет 55 голосами против 5 при 6 воздержавшихся постановил сохранить основное содержание этого пункта в том виде, в каком оно было подготовлено ЮНСИТРАЛ, и отклонить предложение Японии (A/CONF. 89/C.1/L.26) об изъятии этого пункта.

Пункт 3

179. На 23-м заседании поправки Соединенных Штатов Америки (A/CONF. 89/C.1/L.67), Франции (A/CONF. 89/C.1/L.82) и Соединенного Королевства (A/CONF. 89/C.1/L.176) были сняты, и Комитет 42 голосами против 19 при 6 воздержавшихся постановил сохранить основное содержание этого пункта в том виде, в каком оно было подготовлено ЮНСИТРАЛ, и отклонить предложения Греции (A/CONF. 89/C.1/L.11), Японии (A/CONF. 89/C. 1/L.26) и Союза Советских Социалистических Республик (A/CONF. 89/C.1/L.185) об изъятии этого пункта. На этом же заседании Комитет постановил заменить слова «включая любого грузополучателя» словами «включая грузополучателя», как это было сделано в пунктах 3 и 4 статьи 16, и при условии внесения этих изменений утвердил текст, подготовленный ЮНСИТРАЛ.

Пункт 4

180. На своем 23-м заседании представитель Соединенных Штатов Америки снял свое предложение (A/CONF. 89/C.1/L.67), и Комитет 42 голосами против 19 при 6 воздержавшихся постановил сохранить основное содержание этого пункта в том виде, в каком оно было подготовлено ЮНСИТРАЛ, и отклонить предложения Греции (A/CONF. 89/C. 1/L.11), Японии (A/CONF. 89/C.1/L.26) и Союза Советских Социалистических Республик (A/CONF. 89/C.1/L.185).

Предлагаемый новый пункт

181. На 23-м заседании предложение Федеративной Республики Германии (A/CONF. 89/C.1/L.170) в отношении нового пункта было отклонено.

СТАТЬЯ 18

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

182. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«Статья 18. Другие документы, помимо коносамента

Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки, такой документ является доказательством prima facie приема перевозчиком груза в том виде, в каком он в нем описан».

B. ПОПРАВКИ

183. Поправки к статье 18 были представлены Германской Демократической Республикой, Польшей, Федеративной Республикой Германии и Канадой.

184. Эти поправки сводились к следующему:

a) *Германская Демократическая Республика* (A/CONF. 89/C.1/L.93)

i) Изменить эту статью, с тем чтобы она начиналась следующим образом:

«Когда перевозчик с согласия грузоотправителя выдает...»

ii) Добавить к этой статье следующие пункты:

«2. Перевозчик сдает груз грузополучателю, поименованному в таком документе.

3. Грузоотправитель сохраняет право распоряжения грузом до момента прибытия груза в порт назначения, если только он не передал это право заранее в письменной форме и безоговорочно грузополучателю или любому другому лицу и не уведомил перевозчика о такой передаче».

[Поправка снята; см. пункт 188, ниже.]

b) *Польша* (A/CONF. 89/C.1/L.159)

Изменить эту статью следующим образом:

«Когда перевозчик выдает иной, чем коносамент, документ, подтверждающий получение груза для перевозки, такой документ является доказательством prima facie приема перевозчиком груза в том виде, в каком он в нем описан».

[Поправка принята с учетом устного исправления; см. пункты 187 и 188, ниже.]

c) *Федеративная Республика Германии* (A/CONF. 89/C.1/L.171)

Исключить эту статью.

[Поправка снята; см. пункт 188, ниже.]

d) *Канада* (A/CONF. 89/C.1/L.182)

Исключить эту статью.

[Поправка снята; см. пункт 186, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

185. Первый комитет рассмотрел статью 18 на своих 23-м и 24-м заседаниях 22 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

186. На 23-м заседании поправка, предложенная Канадой (A/CONF. 89/C.1/L.182), была снята в пользу поправки, предложенной Федеративной Республикой Германии (A/CONF. 89/C.1/L.171).

187. На 24-м заседании поправка, предложенная Польшей (A/CONF. 89/C.1/L.159), была изменена в устном порядке следующим образом:

«Когда перевозчик выдает иной, чем коносамент, документ, подтверждающий получение груза для перевозки, такой документ является доказательством prima facie заключения договора перевозки и приема перевозчиком груза в том виде, в каком он в нем описан».

188. На 24-м заседании поправки, предложенные Германской Демократической Республикой (A/CONF. 89/C.1/L.93) и Федеративной Республикой Германии (A/CONF. 89/C.1/L.171), были сняты 21 голосом против 15 при 34 воздержавшихся и был утвержден текст, изложенный в пункте 187, выше.

СТАТЬЯ 19

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

189. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли сформулирован следующим образом:

«Статья 19. Уведомление об утрате, повреждении или задержке

1. Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством prima facie доставки перевозчиком груза в соответствии с описанием в транспортном документе или, если такой документ не выдавался, в хорошем состоянии.

2. Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не было сделано в течение 15 дней, следующих за днем передачи груза грузополучателю.

3. Если состояние груза при его передаче было предметом совместного осмотра или проверки сторонами, уведомление в письменной форме не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных во время такого осмотра или проверки.

4. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.

5. Никакая компенсация не подлежит уплате за задержку в сдаче, если уведомление в письменной

форме не было сделано перевозчику в течение 21 календарного дня после дня передачи груза грузополучателю.

6. Если груз был сдан фактическим перевозчиком, любое уведомление, сделанное на основании настоящей статьи фактическому перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и любое уведомление, сделанное перевозчику, также имеет силу, как если бы оно было сделано такому фактическому перевозчику».

B. ПОПРАВКИ

190. Поправки к статье 19 были представлены Японией, Соединенными Штатами Америки, Угандой, Грецией, Тунисом, Болгарией, Югославией, Объединенной Республикой Танзанией, Соединенным Королевством, Канадой и Пакистаном.

191. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

a) *Япония* (A/CONF. 89/C.1/L.27)

Изменить этот пункт следующим образом:

«1. Если уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее момента передачи груза грузополучателю, или если такое уведомление не представляется в устной форме и если письменное подтверждение не послано перевозчику в течение 24 часов после устного уведомления, такая передача является доказательством prima facie доставки перевозчиком груза в соответствии с описанием в перевозочном документе или, если такой документ не выдан, в хорошем состоянии».

[Поправка отклонена; см. пункт 193, ниже.]

b) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF. 89/C.1/L.68)

i) заменить слова «передачи груза грузополучателю» словами «сдачи груза грузополучателю»;

ii) слова «в хорошем состоянии» заменить словами «во внешне хорошем состоянии».

[Поправка снята; см. пункт 193, ниже.]

c) *Уганда* (A/CONF. 89/C.1/L.152)

Внести в этот пункт следующие поправки:

i) заменить слово «be» в начале пункта английского текста словом «is»;

ii) заменить слова «транспортном документе» словом «коносаменте»;

iii) заменить слово «документ» словом «коносамент».

[Поправка i передана в Редакционный комитет, а поправки ii и iii отклонены; см. пункт 193, ниже.]

Пункт 2

a) *Греция* (A/CONF. 89/C.1/L.12)

Заменить период в 15 дней, предусмотренный в этом пункте, периодом в 6 дней.

[Поправка отклонена; см. пункт 194, ниже.]

b) *Япония* (A/CONF. 89/C.1/L.27).

Период в 15 дней, предусмотренный в этом пункте, заменить периодом в 10 дней.

[Поправка отклонена; см. пункт 194, ниже.]

c) *Тунис* (A/CONF. 89/C.1/L.44)

Период в 15 дней, предусмотренный в этом пункте, заменить периодом в 7 дней.

[Поправка отклонена; см. пункт 194, ниже.]

d) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF. 89/C.1/L;68)

Заменить слова «передачи груза грузополучателю» словами «сдачи груза грузополучателю».

[Поправка снята; см. пункт 194, ниже.]

e) *Болгария* (A/CONF. 89/C.1/L.136)

Период в 15 дней, предусмотренный в этом пункте, заменить периодом в 10 дней.

[Поправка отклонена; см. пункт 194, ниже.]

f) *Югославия* (A/CONF. 89/C.1/L.146)

Период в 15 дней, предусмотренный в этом пункте, заменить периодом в 7 дней.

[Поправка отклонена; см. пункт 194, ниже.]

Пункт 3

a) *Объединенная Республика Танзания* (A/CONF. 89/C.1/L.137)

Поправка к русскому тексту не относится.

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 195, ниже.]

b) *Уганда* (A/CONF. 89/C.1/L.152)

Заменить слово «сторон» словами «перевозчиком и грузополучателем, их служащими и агентами».

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 195, ниже.]

Пункт 5

a) *Греция* (A/CONF. 89/C.1/L.12)

Заменить период в 21 день, предусмотренный в этой статье, периодом в 10 или 15 дней.

[Поправка снята; см. пункт 197, ниже.]

b) *Норвегия* (A/CONF. 89/C.1/L.46)

Изменить заключительные слова этого пункта следующим образом:

«...в течение двух недель (соответственно трех недель со дня передачи груза грузополучателю».

[Поправка снята; см. пункт 197, ниже.]

c) *Соединенное Королевство* (A/CONF.89/C.1/L.78)

Исключить этот пункт.

[Решение отложено; см. пункт 197, ниже.]

d) *Канада* (A/CONF.89/C.1/L.181)

Заменить период в 21 день, предусмотренный в этой статье, периодом в 60 дней.

[Поправка принята; см. пункт 197, ниже.]

Предлагаемый новый пункт этой статьи

Пакистан (A/CONF.89/C.1/L.190)

Добавить к этой статье следующий пункт в качестве нового пункта 7:

«7. Если уведомление об утрате или повреждении с указанием общего характера такой утраты или повреждения не представляется в письменной форме грузоотправителю перевозчиком или лицом, действующим от его имени, не позднее чем через 15 дней, следующих за днем такой утраты или повреждения, или сдачи перевозчиком груза в соответствии с положениями пункта 2 статьи 4, считается, что перевозчик не понес никакой утраты или повреждения, вызванных ошибкой или небрежностью грузоотправителя, его служащих или агентов».

[Поправка принята в принципе; см. пункт 199, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

192. Первый комитет рассматривал статью 19 на своих 25-м и 26-м заседаниях 23 марта 1978 года и на своих 32, 33 и 35-м заседаниях 28 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

193. На 25-м заседании поправка, предложенная Японией (A/CONF.89/C.1/L.27), была отклонена 46 голосами против 7 при 9 воздержавшихся. Поправка, предложенная Соединенными Штатами Америки (A/CONF.89/C.1/L.68), была снята. Поправка, предложенная Угандой (A/CONF.89/C.1/L.152), предусматривающая замену слова «be» в начале английского текста этого пункта словом «is», была передана в Редакционный комитет и отклонена в том, что касается других содержащихся в ней предложений. Был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 2

194. На 25-м заседании поправки, предложенные Грецией (A/CONF.89/C.1/L.12), Японией (A/CONF.89/C.1/L.27), Тунисом (A/CONF.89/C.1/L.44), Болгарией (A/CONF.89/C.1/L.136) и Югославией (A/CONF.89/C.1/L.146), были отклонены, предложение Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.68) было снято, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 3

195. На 25-м заседании поправки, предложенные Объединенной Республикой Танзанией (A/CONF.89/C.1/L.137) и Угандой (A/CONF.89/C.1/L.152), были переданы в Редакционный комитет, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 4

196. На 25-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 5

197. На 25-м заседании поправка, предложенная Грецией (A/CONF.89/C.1/L.12), была снята, а поправка, предложенная Канадой (A/CONF.89/C.1/L.181), была принята 32 голосами против 27 при 9 воздержавшихся. Решение в отношении поправки, предложенной Соединенным Королевством (A/CONF.89/C.1/L.78), было отложено до принятия Комитетом решения по статье 5. На 35-м заседании эта поправка Соединенного Королевства была снята.

Пункт 6

198. На 25-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Предлагаемые новые пункты к этой статье

199. На 26-м заседании поправка, предложенная Пакистаном (A/CONF.89/C.1/L.190), была в принципе принята 27 голосами против 19 при 19 воздержавшихся, и текст этой поправки был передан Рабочей группе в составе представителей Австралии, Кении, Пакистана, Польши, Сингапура и Финляндии для выработки текста, который учитывал бы замечания по этой поправке, высказанные в ходе работы Комитета. Рабочая группа на 32-м заседании представила Первому комитету следующий текст нового пункта 7 (A/CONF.89/C.1/L.199):

«7. Если уведомление об утрате или повреждении с указанием общего характера такой утраты или такого повреждения не представляется в письменной форме грузоотправителю перевозчиком или фактическим перевозчиком не позднее чем через 90 дней, следующих за днем возникновения обстоятельства, приведшего к такой утрате или такому повреждению, или за днем доставки груза в соответствии с пунктом 2 статьи 4, в зависимости от того, какой из этих дней наступит позднее, такое отсутствие уведомления является доказательством prima facie того, что перевозчик или фактический перевозчик не понес никакой утраты или повреждения, вызванных ошибкой или небрежностью грузоотправителя, его служащих или его агентов».

200. На 33-м заседании текст, представленный Рабочей группой, был отклонен 28 голосами против 24 при 8 воздержавшихся. Затем Комитет учредил Специальную рабочую группу в составе представителей Индии, Пакистана, Польши, Сьерра Леоне, Филиппин и Швеции для разработки другого текста. Эта Специальная рабочая группа представила Комитету следующий текст (A/CONF.89/C.1/L.214):

«7. Если уведомление об утрате или повреждении с указанием общего характера утраты или повреждения не представляется в письменной форме грузоотправителю перевозчиком или фактическим перевозчиком не позднее чем через 90 календарных дней, следующих за днем, когда имели место такая утрата или такое повреждение, или за днем доставки груза в соответствии с пунктом 2 статьи 4, в зависимости от того, какой из этих дней наступит позднее, отсутствие уведомления является доказательством prima facie того, что перевозчик или фактический перевозчик не понес никакой утраты или повреждения, вызванных ошибкой или небрежностью грузоотправителя, его служащих или его агентов».

201. На 35-м заседании этот текст был принят в качестве нового пункта 7 данной статьи 25 голосами против 22 при 19 воздержавшихся.

202. На 26-м заседании Комитет учредил Специальную рабочую группу в составе представителей Мексики, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Уганды и Федеративной Республики Германии для выработки текста предлагаемого нового пункта 8. Специальная рабочая группа предложила следующий текст (A/CONF.89/C.1/L.198):

«8. Уведомление, которое сделано действующему от имени перевозчика или фактического перевозчика лицу, включая капитана или других лиц командного состава судна, либо лицу, действующему от имени получателя, считается в связи с данной статьей сделанным соответственно перевозчику, фактическому перевозчику или получателю».

203. На 33-м заседании Комитет рассмотрел, но не принял этот текст и назначил Специальную рабочую группу в составе представителей Федеративной Республики Германии, Индии, Италии и Либерии для разработки нового текста с учетом замечаний, сделанных в ходе прений Комитета. Эта Специальная рабочая группа представила Комитету следующий текст (A/CONF.89/C.1/L.213):

«8. Уведомление, которое сделано действующему от имени перевозчика или фактического перевозчика лицу, включая капитана или ответственного за судно члена командного состава, либо лицу, действующему от имени получателя, считается в связи с данной статьей сделанным соответственно перевозчику, фактическому перевозчику или грузоотправителю».

204. На 35-м заседании Комитет принял этот текст в качестве нового пункта 8 данной статьи.

СТАТЬЯ 20

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

205. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«*Статья 20. Исковая давность*

1. Любой иск в связи с перевозкой по настоящей Конвенции имеет временной предел, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение периода в два года.

2. Срок исковой давности начинается в день, когда перевозчик выдал груз или часть груза или, в случаях, если груз вообще не был выдан, в последний день, когда груз должен был быть выдан.

3. День, когда начинается срок давности, не включается в этот срок.

4. Лицо, к которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Это заявление может быть возобновлено.

5. Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным, даже по истечении исковой давности, предусмотренной в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство. Однако этот предоставляемый срок должен быть не менее девяноста дней начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование или получило повестку о возбуждении процесса против него самого».

B. ПОПРАВКИ

206. К статье 20 поправки были предложены Грецией, Японией, Соединенным Королевством и Норвегией.

207. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

a) *Греция* (A/CONF.89/C.1/L.13) *и Япония* (A/CONF.89/C.1/L.28)

Сократить период исковой давности, упомянутый в этом пункте, с двух лет до одного года.

[Поправка снята; см. пункт 209, ниже.]

b) *Соединенное Королевство* (A/CONF.89/C.1/L.177)

Изменить этот пункт следующим образом:

«Любой иск в связи с перевозкой по настоящей Конвенции имеет временной предел, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение периода в один год или два года, если в течение этого периода в один год истец направляет лицу, которое, как предполагается,

несет ответственность, письменное уведомление о своем намерении возбудить иск вместе с данными, достаточными для определения иска».

[Поправка отклонена; см. пункт 209, ниже.]

Предлагаемая новая статья 20-бис

Норвегия (A/CONF. 89/C.1/L.46)

Добавить следующую новую статью, озаглавленную «Исчисление срока», в качестве новой статьи 20-*бис*:

«1. В соответствии с настоящей Конвенцией сроки исчисляются согласно положениям данной статьи.

2. Срок, выраженный в неделях, истекает в конце дня, который соответствует дню недели начала его исчисления.

3. Срок, выраженный в месяцах или годах, истекает в конце дня, который соответствует календарной дате начала его исчисления. Если окончание срока приходится на такой месяц, в котором нет соответствующей календарной даты, то срок истекает в конце последнего дня этого месяца.

4. Если последний день срока приходится на официальный праздник или иной неприсутственный день, по которым не осуществляется обычная деловая деятельность в том месте, где были приняты соответствующие действия, срок продлевается до конца первого дня, который следует за этим официальным праздником или неприсутственным днем, когда соответствующее действие может быть осуществлено в обычном порядке в этом месте. Что касается действия во исполнение статьи 20, соответствующим местом для целей настоящего пункта является то место, где истец возбуждает производство по рассмотрению спора».

[Поправка снята; см. пункт 211, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

208. Первый комитет рассмотрел эти поправки на своем 23-м заседании 23 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

209. На 26-м заседании поправки Греции (A/CONF. 89/C.1/L.13) и Японии (A/CONF. 89/C.1/L.28) были сняты. Поправка Соединенного Королевства (A/CONF. 89/C.1/L.177) была отклонена 47 голосами против 13 при 3 воздержавшихся, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункты 2, 3, 4 и 5

210. На 26-м заседании были утверждены тексты ЮНСИТРАЛ.

Предлагаемая новая статья 20-бис

211. На 26-м заседании поправка Норвегии (A/CONF. 89/C.1/L.46) была снята.

СТАТЬЯ 21

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

212. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит следующее:

«*Статья 21. Юрисдикция*

1. В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства* суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест или портов:

a) основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или

b) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор, или

c) порт погрузки или порт разгрузки, или

d) любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре морской перевозки.

2. *a*) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта или места в Договаривающемся государстве, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же владельца может оказаться арестованным в соответствии с применимыми нормами права этого государства. Однако в таком случае по ходатайству ответчика лицо, предъявляющее требование, должно перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого иска; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу лица, предъявляющего требование по этому иску;

b) все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом порта или места ареста.

3. Никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой грузов, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 или 2 настоящей статьи. Положения этого пункта не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. *a*) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с

* Значительное число делегаций выступает за добавление перед словом «государства» слова «договаривающегося».

пунктом 1 или 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором был предъявлен первый иск, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство;

b) для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения не рассматривается как предъявление нового иска;

c) для целей настоящей статьи перенос иска в другой суд в пределах той же страны в соответствии с пунктом 2*a* настоящей статьи не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки, и в котором определяется место возможного предъявления иска лицом, предъявляющим требование».

B. ПОПРАВКИ

213. Поправки к статье 21 были предложены Союзом Советских Социалистических Республик, Японией, Тунисом, Германской Демократической Республикой, Турцией, Соединенными Штатами Америки, Федеративной Республикой Германии, Болгарией, Канадой, Угандой, Грецией, Аргентиной и Либерией.

214. Эти поправки сводились к следующему:

Статья в целом

Союз Советских Социалистических Республик (A/CONF. 89/C.1/L.188)

Изъять эту статью.

[Поправка отклонена; см. пункт 216, ниже.]

Пункт 1

a) *Япония* (A/CONF. 89/C.1/L.29 и Corr.1)

Перед словом «государства» вставить слово «договаривающегося».

[Поправка отклонена; см. пункт 217, ниже.]

b) *Тунис* (A/CONF. 89/C.1/L.45)

Перед словом «государства» вставить слово «договаривающегося».

[Поправка снята; см. пункт 217, ниже.]

c) *Германская Демократическая Республика* (A/CONF. 89/C.1/L.94)

Включить в этот пункт слова «если стороны не условились об ином» и после этого изъять пункты 1*b* и 1*d*.

[Поправка снята; см. пункт 217, ниже.]

d) *Союз Советских Социалистических Республик* (A/CONF. 89/C.1/L.188)

Предусмотреть в данном пункте «приоритет договорной подсудности, как это предложено в документе A/CONF. 89/C.1/L.94» (см. подпункт *c*, выше).

[Поправка снята; см. пункт 217, ниже.]

e) *Турция* (A/CONF. 89/C.1/L.192)

Добавить следующие подпункты:

«*e*) суд места ареста судна или груза;

f) суд порта прописки судна;

g) суд, принявший предварительные или охранительные меры».

[Поправка отклонена; см. пункт 217, ниже.]

Пункт 2

a) *Япония* (A/CONF. 89/C.1/L.29 и Corr. 1)

Изъять этот пункт.

[Поправка отклонена; см. пункт 218, ниже.]

b) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF. 89/C.1/L.69)

Изменить ссылку на «суды любого порта» в первом предложении пункта 2*a* на «суды любого порта или места».

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 218, ниже.]

c) *Федеративная Республика Германии* (A/CONF. 89/C.1/L.172)

Сформулировать пункт 2*a* следующим образом:

«2. *a*) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же владельца может оказаться законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства, если эти суды являются компетентными в силу внутреннего закона государства, в котором осуществлен арест».

[Поправка отклонена; см. пункт 218, ниже.]

d) *Болгария* (A/CONF. 89/C.1/L.187)

i) Изменить первое предложение пункта 2*a* следующим образом:

«2. *a*) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, в котором перевозка может быть прервана по любым причинам, не регулируемым настоящей Конвенцией...».

[Поправка отклонена; см. пункт 218, ниже.]

ii) Заменить слова «в месте ареста» в пункте 2*b* словами «рассматривающим соответствующее дело».

[Поправка отклонена; см. пункт 218, ниже.]

e) *Союз Советских Социалистических Республик* (A/CONF.89/C.1/L.188)

i) изъять пункт 2.

[Поправка отклонена; см. пункт 218, ниже.]

ii) В случае отклонения предыдущего предложения первое предложение пункта 2*a* необходимо сформулировать следующим образом:

«Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же собственника может оказаться законным образом арестованным в соответствии с международным правом и применимыми нормами законодательства этого государства».

[Поправка принята в принципе, передана в Специальную рабочую группу; см. пункт 218, ниже.]

f) *Канада* (A/CONF.89/C.1/L.197)

Изъять в пункте 2*a* слово «договаривающегося» перед словом «государства».

[Поправка отклонена; см. пункт 218, ниже.]

Пункт 3

Япония (A/CONF.89/C.1/L.29 и Corr.1)

Изъять в первом предложении этого пункта слова «или 2».

[Поправка снята; см. пункт 220, ниже.]

Пункт 4

a) *Япония* (A/CONF.89/C.1/L.29 и Corr.1)

Изъять в первом предложении этого пункта слова «или 2».

[Поправка снята; см. пункт 221, ниже.]

b) *Уганда* (A/CONF.89/C.1/L.150)

Заменить во второй строке пункта 4 *a* английского текста слово «judgement» словом «judgment».

[Поправка снята; см. пункт 221, ниже.]

c) *Турция* (A/CONF.89/C.1/L.192)

Изъять в подпункте *a* выражение, начинающееся словами «кроме тех случаев», и изъять также подпункты *b* и *c*.

[Поправка снята; см. пункт 221, ниже.]

Пункт 5

a) *Греция* (A/CONF.89/C.1/L.14)

Изъять слова «после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки» и вставить слово «исключительного» между словами «возможного» и «предъявления».

[Поправка снята; см. пункт 222, ниже.]

b) *Турция* (A/CONF.89/C.1/L.192)

Добавить в конце этого пункта следующие слова:

«при том условии, что закон места судебного разбирательства допускает такое соглашение».

[Поправка снята; см. пункт 222, ниже.]

Предлагаемые новые пункты к статье 21

a) *Аргентина* (A/CONF.89/C.1/L.195)

Включить следующее новое положение в качестве пункта 5, при этом существующий пункт 5 становится пунктом 6:

«Грузополучатель может обращаться с просьбой о переводе судебного производства под юрисдикцию судов порта разгрузки в любом случае, когда он является ответчиком в иске, возникающем в связи с договором перевозки в рамках другой юрисдикции».

[Поправка отклонена; см. пункт 223, ниже.]

b) *Либерия* (A/CONF.89/C.1/L.180)

Включить следующий новый пункт в статью 21:

«Иск не может быть возбужден непосредственно против страховщика ответственности перевозчика на основании претензии, возникающей в рамках настоящей Конвенции, если при возражении против такого иска страховщик не пользуется преимуществами настоящей Конвенции в той степени, что и перевозчик».

[Поправка снята; см. пункт 223, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) Заседания

215. Первый комитет рассмотрел статью 21 на своих 27-м и 28-м заседаниях 24 марта 1978 года и на своих 29-м и 35-м заседаниях 25 и 28 марта 1978 года.

ii) Рассмотрение

Статья в целом

216. На 27-м заседании предложение Союза Советских Социалистических Республик об изъятии этой статьи (A/CONF.89/C.1/L.188) было отклонено 50 голосами против 11 при 7 воздержавшихся.

Пункт 1

217. На 27-м заседании поправки Германской Демократической Республики (A/CONF.89/C.1/L.94) и Союза Советских Социалистических Республик (A/CONF.89/C.1/L.188) были сняты. На 28-м заседании поправки Туниса (A/CONF.89/C.1/L.45) были сняты, поправка Турции (A/CONF.89/C.1/L.192) была отклонена, поправка Японии (A/CONF.89/C.1/L.29 и Corr.1) была отклонена 17 голосами против 11 при 6 воздержавшихся, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 2

218. На 28-м заседании поправка Японии (A/CONF.89/C.1/L.29 и Corr. 1) была отклонена 43 голосами против 11 при 9 воздержавшихся, а поправка Болгарии (A/CONF.89/C.1/L.187) была отклонена 50 голосами против 7 при 9 воздержавшихся. Тогда же предложение Союза Советских Социалистических Республик (A/CONF.89/C.1/L.188) об изъятии этого пункта было отклонено, однако альтернативная поправка была принята в принципе и передана в Специальную рабочую группу в составе представителей Алжира, Индии, Норвегии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик и Японии для разработки соответствующих рекомендаций в отношении должной формулировки. На 29-м заседании поправка Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.69) была передана в Редакционный комитет; поправка Федеративной Республики Германии (A/CONF.89/C.1/L.172) была отклонена 33 голосами против 8 при 21 воздержавшемся; поправка Канады (A/CONF.89/C.1/L.197) была отклонена 39 голосами против 9 при 17 воздержавшихся. На этом же заседании была учреждена Специальная рабочая группа в составе представителей Либерии, Соединенных Штатов Америки и Сьерра Леоне для разработки рекомендаций в отношении должной формулировки для отражения права, предоставленного ответчику в соответствии с пунктом 2, о передаче иска из одного суда в другой. Эта Специальная рабочая группа представила следующий текст, которым она предложила заменить существующий текст подпункта *c* пункта 4 настоящей статьи (A/CONF.89/C.1/L.208):

> «Для целей настоящей статьи передача иска в другой суд в пределах той же страны или в суд, находящийся в другой стране, в соответствии с пунктом 2*a* настоящей статьи не считается предъявлением нового иска».

219. На 35-м заседании Комитет принял этот текст в качестве текста подпункта *c* пункта 4.

Пункт 3

220. На 29-м заседании поправка Японии (A/CONF.89/C.1/L.29 и Corr.1) была снята, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 4

221. На 29-м заседании поправки Японии (A/CONF.89/C.1/L.29 и Corr.1), Уганды (A/CONF.89/C.1/L.150) и Турции (A/CONF.89/C.1/L.192) были сняты, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 5

222. На 29-м заседании поправки Греции (A/CONF.89/C.1/L.14) и Турции (A/CONF.89/C.1/L.192) были сняты, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Предлагаемые новые пункты

223. На 29-м заседании поправка Либерии (A/CONF.89/C.1/L.180) была снята, а поправка Аргентины (A/CONF.89/C.1/L.195) была отклонена.

СТАТЬЯ 22

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

224. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит следующее:

«Статья 22. Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения положений настоящей статьи стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

2. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче в арбитраж, а в коносаменте, выданном в соответствии с чартером, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя коносамента, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот коносамент.

3. Арбитражное разбирательство по выбору лица, предъявляющего требование, проводится в одном из следующих мест:

a) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:

i) основное коммерческое предприятие ответчика или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или

ii) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор, или

iii) порт погрузки или порт разгрузки, или

b) любое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или в соглашении.

4. Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила настоящей Конвенции.

5. Положения пунктов 3 и 4 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, несовместимое с этими положениями, является ничтожным.

6. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования из договора перевозки».

B. ПОПРАВКИ

225. К этой статье поправки были предложены Соединенными Штатами Америки, Грецией, Германской Демократической Республикой, Турцией и Аргентиной.

226. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 2

Соединенные Штаты Америки (A/CONF. 89/C.1/L.70)

Выражение «перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно принявшего коносамент» заменить выражением «такое положение не может быть использовано против держателя, принявшего коносамент, фактически не зная о существовании положения об арбитраже».

[Поправка отклонена; см. пункт 229, ниже.]

Пункт 3

a) *Греция* (A/CONF. 89/C.1/L.15)

Включить в начале этого пункта слова «если в арбитражной оговорке не предусматривается иное».

[Поправка отклонена; см. пункт 230, ниже.]

b) *Германская Демократическая Республика* (A/CONF. 89/C.1/L.49)

Включить в этот пункт следующие слова: «если стороны не условились об ином».

[Поправка отклонена; см. пункт 230, ниже.]

c) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF. 89/C.1/L.70)

i) Заменить слово «истец» выражением «истец, понесший потери и ущерб».

[Поправка снята; см. пункт 230, ниже.]

ii) Заменить существующий текст подпунктов *a* и *b* текстами подпунктов 1*a*, *b*, *c* и *d* статьи 21.

[Поправка снята; см. пункт 230, ниже.]

d) *Уганда* (A/CONF. 89/C.1/L.151)

Пункт 3*a* необходимо изменить так, чтобы данное предложение начиналось следующим образом:

«*a*) В государстве, на территории которого находится:».

[Поправка отклонена; см. пункт 230, ниже.]

e) *Турция* (A/CONF. 89/C.1/L.193)

Добавить к этому пункту следующие новые подпункты:

«iv) место ареста судна или груза; или

v) порт приписки судна; или».

[Поправка снята; см. пункт 230, ниже.]

Предлагаемый новый пункт

Аргентина (A/CONF. 89/C.1/L.196)

Добавить к этой статье следующее новое положение в качестве пункта 7:

«Грузополучатель может во всех случаях осуществить право выбора, предусмотренное в пункте 5 статьи 21».

[Поправка снята; см. пункт 234, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

227. Первый комитет рассмотрел статью 22 на своих 29-м и 30-м заседаниях 25 и 27 марта 1978 года соответственно.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

228. На 29-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 2

229. На 29-м заседании предложение Соединенных Штатов Америки (A/CONF. 89/C.1/L.70) с внесенной в него устно поправкой Соединенными Штатами Америки в отношении изъятия слова «фактически» из предлагаемой новой формулировки было отклонено 32 голосами против 17 при 16 воздержавшихся, и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 3

230. На 30-м заседании предложения Соединенных Штатов (A/CONF. 89/C.1/L.70) и Турции (A/CONF. 89/C.1/L.193) были сняты; предложение Уганды (A/CONF. 89/C.1/L.151) было отклонено; предложения Греции (A/CONF. 89/C.1/L.15) и Германской Демократической Республики (A/CONF. 89/C.1/L.49) были также отклонены 38 голосами против 9 при 8 воздержавшихся. На этом же заседании Комитет принял устное предложение Уганды в отношении замены слова «plaintiff» в первом предложении этого пункта на английском языке словом «claimant» и при условии такого изменения утвердил текст, предложенный ЮНСИТРАЛ.

Пункт 4

231. На 30-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 5

232. На 30-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 6

233. На 30-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Предлагаемый новый пункт

234. На 30-м заседании предложение Аргентины (A/CONF.89/C.1/L.196) в отношении нового пункта было снято.

СТАТЬЯ 22-*бис*

A. ПРЕДЛАГАЕМАЯ НОВАЯ СТАТЬЯ

235. Предложение о включении новой статьи 22-*бис* было представлено Болгарией, Венгрией, Германской Демократической Республикой, Кубой, Польшей, Румынией, Союзом Советских Социалистических Республик и Чехословакией. Предлагаемая новая статья гласит (A/CONF. 89/C.1/L.189):

«Положения статей 21 и 22 настоящей Конвенции не затрагивают действия конвенций, которые заключены или могут быть заключены, и устанавливают обязательное правило подсудности по требованиям, касающимся морской перевозки груза, при условии, что истец и ответчик имеют свои основные коммерческие предприятия в государствах — участниках одной из таких конвенций».

B. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

Заседания, рассмотрение и решение

236. На 30-м заседании 27 марта 1978 года Комитет рассмотрел это предложение. На этом заседании Комитет постановил учредить специальную рабочую группу в составе представителей Алжира, Ганы, Индии, Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Сьерра Леоне и Швеции для изучения вопросов, затронутых в соответствующем предложении, и для разработки рекомендаций в отношении возможной формулировки такого положения.

237. На 33-м заседании 28 марта 1978 года Комитет рассмотрел следующий текст, предложенный Специальной рабочей группой в пункте 1 документа A/CONF.89/C.1/L.206:

«Положения статей 21 и 22 настоящей Конвенции не препятствуют применению императивных положений какой-либо другой конвенции, действующей на дату настоящей Конвенции, которые касаются вопросов, регулируемых в указанных статьях, при условии, что спор возникает исключительно между сторонами, имеющими свои основные коммерческие предприятия в государствах — участниках такой другой конвенции».

Рабочая группа предложила также в пункте 2 упомянутого документа включить этот текст в качестве пункта 2 статьи 25, при этом существующие пункты 2 и 3 этого текста становятся пунктами 3 и 4.

238. На 32-м заседании Комитет утвердил следующий текст, предложенный Специальной рабочей группой:

«Положения статей 21 и 22 настоящей Конвенции не препятствуют применению императивных положений какой-либо другой конвенции, действующей на дату настоящей Конвенции, которые касаются вопросов, регулируемых в указанных статьях, при условии, что спор возникает исключительно между сторонами, имеющими свои основные коммерческие предприятия в государствах — участниках такой другой конвенции».

Затем Комитет направил на рассмотрение Редакционного комитета рекомендацию Рабочей группы в отношении того места, куда надлежит включить данный текст.

СТАТЬЯ 23

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

239. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«Статья 23. Договорные условия

1. Любое условие в договоре перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор перевозки, не имеет юридической силы в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влияет на действительность других положений договора или документа, частью которого оно является. Оговорка о передаче в пользу перевозчика прав из страхования груза или любая аналогичная оговорка не имеет юридической силы.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда дается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор перевозки, он должен включать заявление о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, предъявляющее требование в отношении груза, понесло ущерб в связи с условием, которое юридически недействительно в силу настоящей статьи или в результате отсутствия упомянутого в пункте 3 настоящей статьи заявления, перевозчик обязан уплатить компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы полностью возместить истцу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в сдаче. Перевозчик выплачивает, кроме того,

компенсацию за издержки, понесенные истцом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом государства, в котором возбуждено судебное разбирательство».

B. ПОПРАВКИ

240. Поправки к статье 23 были представлены Турцией, Ираком, Японией, Федеративной Республикой Германии и Францией.

241. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

a) *Турция* (A/CONF. 89/C.1/L.194)

Исключить слова «или косвенно».

[Поправка отклонена; см. пункт 243, ниже.]

b) *Ирак* (A/CONF. 89/C.1/L.204)

Сформулировать начало этого пункта следующим образом:

«Любое условие в договоре перевозки, коносаменте или любом другом документе, подтверждающем...»

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 243, ниже.]

Пункт 3

a) *Япония* (A/CONF. 89/C.1/L.30)

Исключить этот пункт.

[Поправка отклонена; см. пункт 245, ниже.]

b) *Федеративная Республика Германии* (A/CONF. 89/C.1/L.178)

Исключить этот пункт.

[Поправка снята; см. пункт 245, ниже.]

Пункт 4

a) *Япония* (A/CONF. 89/C.1/L.30)

Исключить слова «или в результате отсутствия упомянутого в пункте 3 настоящей статьи заявления».

[Поправка снята; см. пункт 246, ниже.]

b) *Франция* (A/CONF. 89/C.1/L.83)

Добавить после слов «задержку в сдаче» слова «в пределах, предусмотренных настоящей Конвенцией».

[Поправка передана в Редакционный комитет; см. пункт 246, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

242. Первый комитет рассмотрел статью 23 на своем 30-м заседании 27 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

243. На 30-м заседании предложение Турции (A/CONF. 89/C.1/L.194) было отклонено. Кроме того, на 30-м заседании предложение Ирака (A/CONF. 89/ C.1/ L.204) было передано в Редакционный комитет и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 2

244. На 30-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 3

245. На 30-м заседании предложение Федеративной Республики Германии (A/CONF. 89/C.1/L.178) было снято в пользу предложения Японии (A/CONF. 89/C.1/L.30). На 30-м заседании предложение Японии (A/CONF. 89/C.1/L.30) было также отклонено 45 голосами против 14 при 6 воздержавшихся и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 4

246. На 30-м заседании предложение Японии (A/CONF. 89/C.1/L.30) было снято вследствие того, что было отклонено предложение, касающееся пункта 3. Также на 30-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ при условии рассмотрения Редакционным комитетом предложения Франции (A/CONF. 89/C.1/L.83).

СТАТЬЯ 24

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

247. Текст, предложенный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, гласит следующее:

«Статья 24. Общая авария

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального законодательства, касающихся распределения убытков по общей аварии.

2. За исключением статьи 20, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться от уплаты взноса по общей аварии, и обязанность перевозчика возместить грузополучателю оплату им такого взноса или расходов по спасению».

B. ПОПРАВКИ

248. Поправки к статье 24 были представлены Канадой и Соединенными Штатами Америки.

249. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

Канада (A/CONF. 89/C.1/L.200)

Исключить существующий текст пунктов 1 и 2 и заменить его следующим пунктом:

«Ничто в настоящей Конвенции не препятствует внесению в коносамент любого законного положения, касающегося общей аварии».

[Поправка снята; см. пункт 251, ниже.]

Пункт 2

a) *Канада* (A/CONF. 89/C.1/L.200)

Исключить существующий текст пунктов 1 и 2 и заменить его следующим пунктом:

«Ничто в настоящей Конвенции не препятствует внесению в коносамент любого законного положения, касающегося общей аварии».

[Поправка снята; см. пункт 252, ниже.]

b) *Соединенные Штаты Америки* (A/CONF. 89/C.1/L.71)

Начало данного пункта следует изменить следующим образом:

«За исключением статьи 20 положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика или грузоотправителя за утрату или повреждение груза...»

[Поправка снята; см. пункт 252, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

250. Комитет рассмотрел статью 24 на своих 30-м и 31-м заседаниях 27 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

251. На 30-м заседании предложение Канады (A/CONF. 89/C.1/L.200) было снято и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 2

252. На 30-м заседании предложение Канады (A/CONF. 89/C.1/L.200) было снято. На 31-м заседании предложение Соединенных Штатов Америки (A/CONF. 89/C.1/L.71) было снято и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

СТАТЬЯ 25

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

253. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«*Статья 25. Другие конвенции*

1. Настоящая Конвенция не меняет прав и обязанностей перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, предусмотренных в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов.

2. В соответствии с положениями настоящей Конвенции ответственность не возникает за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

a) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо в соответствии с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или

b) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции.

3. В соответствии с положениями настоящей Конвенции не возникает никакой ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче багажа, за которые перевозчик отвечает согласно какой-либо международной конвенции или национальному законодательству, касающимся морской перевозки пассажиров и их багажа».

B. ПОПРАВКИ

254. К статье 25 поправка была предложена Индией, Пакистаном и Угандой (A/CONF.89/C.1/L.205).

255. Эта поправка сводилась к следующему:

Пункт 1

a) Изъять слова «или национальном законе».

[Поправка отклонена; см. пункт 5, ниже.]

b) В том случае, если слова «или национальном законе» будут сохранены, их необходимо пояснить словами «государства, если только обе стороны спора являются гражданами этого государства».

[Поправка снята; см. пункт 257, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

256. Комитет рассмотрел статью 25 на своем 31-м заседании 27 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

257. На 31-м заседании первое предложение Индии, Пакистана и Уганды (A/CONF.89/C.1/L.205) было снято и был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 2

258. На 31-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

Пункт 3

259. На 31-м заседании был утвержден текст ЮНСИТРАЛ.

НОВАЯ СТАТЬЯ 26

A. ТЕКСТ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ПЕРВОГО КОМИТЕТА

260. Как часть компромиссного решения вопросов, возникающих в связи со статьями 5, 6, альтернативной статьей 6 и статьей 8, Председатель Первого комитета представил Комитету приведенный ниже текст новой статьи 26 проекта конвенции (см. A/CONF.89/C.1/L.211):

«Статья 26. Расчетная единица

1. Расчетная единица, упоминаемая в статье 6, является единицей «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты государства-стороны, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты государства-стороны, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством-стороной.

2. Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1, могут во время подписания [без оговорки о ратификации, принятии или утверждении] либо при ратификации [принятии, утверждении] или присоединении, либо в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на их территории, устанавливаются следующим образом:

12 500 валютных единиц за место или другую единицу отгрузки или 37,5 валютных единиц за килограмм веса брутто груза.

3. Валютная единица, упомянутая в пункте 2, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод в национальную валюту сумм, упомянутых в пункте 2, осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

4. Исчисление, упомянутое в последней фразе пункта 1, и перевод, упомянутый в пункте 3, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства-стороны, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статье 6, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Государства-стороны сообщают депозитарию способ исчисления согласно пункту 1 или, в соответствующем случае, результат перевода согласно пункту 3 во время подписания [без оговорки о ратификации, принятии или утверждении], либо при сдаче на хранение документа, упомянутого в статье... и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе или в результате перевода».

B. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

261. Первый комитет рассмотрел новую статью 26 на своем 34-м заседании 28 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

262. На 34-м заседании Комитет утвердил данную новую статью 26.

ОБЩАЯ ДОГОВОРЕННОСТЬ

263. Представленные Председателем Первого комитета предложения в отношении компромиссного решения вопросов, возникающих в связи со статьями 5, 6, 8 и 26, содержали предложение о включении в доклад Первого комитета пленарному заседанию следующей формулировки:

«Согласно общей договоренности ответственность перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией основана на принципе презумпции вины. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается на перевозчика, однако в определенных случаях положения Конвенции изменяют эту норму».

264. Комитет рассмотрел это предложение на своем 34-м заседании и утвердил его.

НОВАЯ СТАТЬЯ [ ]. ПЕРЕСМОТР ПРЕДЕЛОВ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И РАСЧЕТНОЙ ЕДИНИЦЫ ИЛИ ВАЛЮТНОЙ ЕДИНИЦЫ

A. ПРЕДЛАГАЕМАЯ НОВАЯ СТАТЬЯ

265. Предложение о включении новой статьи, предусматривающей механизм пересмотра пределов ответственности и расчетной единицы или валютной единицы, указанных в статьях 6 и 26, было представлено Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией. Подобное же предложение, представленное Францией Второму комитету (A/CONF. 89/C.1/L. 24), было на 11-м заседании этого Комитета 24 марта 1978 года передано в Первый комитет для рассмотрения (A/CONF. 89/C.1/L.201).

266. Текст, предложенный Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией (A/CONF. 89/C.1/L.209), гласит:

«Пересмотр пределов ответственности

[и расчетной единицы или валютной единицы]

1. Несмотря на положения статьи [Пересмотр и внесение поправок], депозитарий в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи созывает конференцию с единственной целью изменения сумм, указанных в статье 6 и пункте 2 статьи 26 [или с целью замены одной или обеих единиц, указанных в пунктах 1 и 3 статьи 26, другими единицами].

2. Конференция по пересмотру созывается депозитарием каждый раз, когда ЮНСИТРАЛ просит об этом, считая, что произошло значительное изменение стоимости этих сумм или когда это предлагают не менее ¼ Договаривающихся государств.

3. Любая принятая поправка вступает в силу в первый день месяца, следующего за ее принятием [⅔] Договаривающихся государств. Принятие осуществляется путем сдачи на хранение депозитарию официального документа для этой цели.

4. После вступления в силу поправки Договаривающееся государство, принявшее эту поправку, имеет право применять Конвенцию с поправками в отношениях с Договаривающимися государствами, не принявшими эту поправку.

5. Считается, что Конвенция с поправками применяется к любому документу о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданному на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции».

267. Текст, предложенный Францией (A/CONF. 89/C.1/L.201), гласит:

«Пересмотр пределов ответственности

Величина, установленная в статье... настоящей Конвенции, может быть изменена в соответствии со следующими положениями:

a) Правительство-депозитарий созывает Договаривающиеся стороны на конференцию по пересмотру каждые пять лет начиная с даты подписания настоящей Конвенции.

Если Конвенция не вступает в силу в течение пяти лет после ее подписания, первая конференция по пересмотру проводится в течение одного года начиная с даты вступления в силу Конвенции. Последующие конференции по пересмотру проводятся через каждые пять лет после этой даты.

b) Единственной целью конференции по пересмотру является изменение — в случае необходимости — величины пределов, установленных в статье... настоящей Конвенции.

c) Если конференция по пересмотру утверждает большинством в две трети голосов новую величину пределов ответственности, то эта поправка вступает в силу на следующих условиях:

i) Эта поправка направляется правительством-депозитарием всем Договаривающимся сторонам для принятия и всем государствам, подписавшим Конвенцию, для информации.

ii) Поправка считается принятой по истечении 6 месяцев с даты ее утверждения, если только в течение этого периода по меньшей мере одна треть Договаривающихся сторон не направит возражение правительству-депозитарию.

iii) Поправка, принятая таким образом, вступает в силу в 60-й день после ее принятия в отношении всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые до истечения этого срока сделали заявление о том, что эта поправка не является для них обязательной.

d) Для всех государств, которые становятся сторонами Конвенции после вступления в силу такой поправки, Конвенция с такой поправкой является обязательной».

B. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

Заседания, рассмотрение и решение

268. На своем 37-м заседании 29 марта 1978 года Комитет рассмотрел совместно предложение Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции (A/CONF. 89/C.1/L.209) и предложение Франции (A/CONF. 89/C.1/L.201) о включении новой статьи, предусматривающей механизм пересмотра пределов ответственности и расчетной единицы или валютной единицы, указанных в статьях 6 и 26. На этом заседании Комитет постановил учредить Специальную рабочую группу в составе представителей Болгарии, Франции, Норвегии, Филиппин, Польши и Уганды для разработки рекомендаций в отношении возможного положения, соответствующего положениям, содержащимся в двух предложениях, представленных Комитету.

269. На 37-м заседании Комитет рассмотрел следующий текст, предложенный Специальной рабочей группой:

«Пересмотр пределов ответственности и расчетной единицы или валютной единицы

1. Несмотря на положения статьи [Пересмотр и внесение поправок], депозитарий в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи созывает конференцию с единственной целью изменения сумм, указанных в статье 6 и пункте 2 статьи 26, или с целью замены одной или обеих единиц, указанных в пунктах 1 и 3 статьи 26, другими единицами.

2. Конференция по пересмотру созывается депозитарием каждые пять лет или когда об этом просит не менее одной трети Договаривающихся государств.

3. Любое решение конференции принимается большинством в две трети участвующих государств. Депозитарий сообщает о поправке всем Договаривающимся сторонам для принятия и всем государствам, подписавшим Конвенцию, для информации.

4. Любая принятая поправка вступает в силу в первый день месяца через год после ее принятия одной второй Договаривающихся государств. Принятие осуществляется путем сдачи на хранение депозитарию официального документа для этой цели.

5. После вступления в силу поправки Договаривающееся государство, принявшее эту поправку, имеет право применять Конвенцию с внесенными в нее поправками в отношениях с Договаривающимися государствами, которые в течение шести месяцев после принятия поправки не уведомили депозитария о том, что они не считают для себя эту поправку обязательной.

6. Считается, что Конвенция с внесенными в нее поправками применяется к любому документу о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданному на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции».

270. На 37-м заседании Комитет утвердил текст, предложенный Специальной рабочей группой при условии следующих изменений:

a) в пункте 2 изъять слова «каждые пять лет или» и заменить слова «одной трети» словами «одной четверти»;

b) в пункте 4 заменить слова «одна вторая» словами «две трети».

271. Текст, принятый Комитетом, гласит:

«Пересмотр пределов ответственности и расчетной единицы или валютной единицы

1. Несмотря на положения статьи [Пересмотр и внесение поправок], депозитарий в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи созывает конференцию с единственной целью изменения сумм, указанных в статье 6 и пункте 2 статьи 26, или с целью замены одной или обеих единиц, указанных в подпунктах 1 и 3 статьи 26, другими единицами.

2. Конференция по пересмотру созывается депозитарием, когда об этом просит не менее ¼ Договаривающихся государств.

3. Любое решение конференции принимается большинством в две трети участвующих государств. Депозитарий сообщает о поправке всем Договаривающимся сторонам для принятия и всем государствам, подписавшим Конвенцию, для информации.

4. Любая принятая поправка вступает в силу в первый день месяца через год после ее принятия двумя третями Договаривающихся государств. Принятие осуществляется путем сдачи на хранение депозитарию официального документа для этой цели.

5. После вступления в силу поправки Договаривающееся государство, принявшее эту поправку, имеет право применять Конвенцию с внесенными в нее поправками в отношениях с Договаривающимися государствами, которые в течение шести месяцев после принятия поправки не уведомили депозитария о том, что они не считают для себя эту поправку обязательной.

6. Считается, что Конвенция с внесенными в нее поправками применяется к любому документу о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданному на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции».

III. Рассмотрение Первым комитетом проекта статьи «Оговорки» в проекте статей, касающихся осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений

СТАТЬЯ [ ]. ОГОВОРКИ

A. ТЕКСТ ЮНСИТРАЛ

272. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли гласит:

«1. Любое государство может во время подписания, ратификации [принятия, утверждения] или присоединения сделать одну или более из следующих оговорок:

a) ...

b) ...

2. К настоящей Конвенции не может быть сделано иных оговорок, кроме тех, которые содержатся в пункте 1 настоящей статьи.

3. Оговорки, сделанные во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации [принятии или утверждении].

4. Оговорки, сделанные в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, и подтверждение оговорок, сделанное в соответствии с пунктом 3 этой статьи, излагаются в письменном виде, и офи-

циальное уведомление о них направляется депозитарию.

5. Любое государство, сделавшее оговорку к настоящей Конвенции, может снять ее в любое время путем официального письменного уведомления депозитария. Снятие оговорки вступает в силу в день получения депозитарием этого официального уведомления. Если в уведомлении указано, что снятие оговорки вступает в силу в день, указанный в таком уведомлении, и этот день приходится на более поздний срок, чем день получения такого уведомления депозитарием, то снятие оговорки вступает в силу в день, приходящийся на более поздний срок».

B. ПОПРАВКИ

273. Поправки к данной статье были предложены Грецией, Францией и Японией.

274. Эти поправки сводились к следующему:

Пункт 1

a) *Греция* (A/CONF. 89/C.1/L.179)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«1. Любое государство может во время подписания, ратификации, принятия или присоединения сделать одну или более из следующих оговорок:

a) предусматривающих, что соответствие единицы, указанной в статье 6, национальной валюте может время от времени устанавливаться соответствующим государством на срок не более шести месяцев;

b) касающихся положений Конвенции относительно юрисдикции и арбитражного разбирательства;

c) исключающих применение частей или всей Конвенции в отношении i) перевозки живых животных, ii) перевозки груза необычного характера и состояния, если такая перевозка осуществляется вне обычных коммерческих операций и если не выдается оборотного коносамента».

[Поправка отклонена; см. пункт 276, ниже.]

b) *Франция* (A/CONF. 89/C.1/L.207)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«1. Любое государство может во время подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения сделать одну или более из следующих оговорок:

a) Положения статьи [Y] действуют в отношении государства, сделавшего оговорку, лишь между государствами, которые ратифицировали, приняли, утвердили настоящую Конвенцию или присоединились к ней».

[Поправка снята; см. пункт 276, ниже.]

c) *Япония* (A/CONF. 89/C.1/L.210)

Изменить формулировку данного пункта следующим образом:

«1. Любое государство может во время подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения сделать одну или более из следующих оговорок:

a) о неприменении пунктов 2 — 4 статьи 17;

b) о неприменении пункта 2 статьи 21».

[Поправка снята; см. пункт 276, ниже.]

C. РАБОТА ПЕРВОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

275. Комитет рассмотрел статью «Оговорки», входящую в число проектов статей, касающихся осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений, на своих 36-м и 37-м заседаниях 29 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

Пункт 1

276. На 36-м заседании поправка Франции (A/CONF. 89/C.1/L.207) была снята, поскольку Комитет решил, что вопросы, возникающие в связи с данной поправкой, было бы целесообразнее рассмотреть на пленарных заседаниях Конференции. На том же заседании первая из двух поправок Японии (A/CONF.89/C.1/L.210), содержащаяся в пункте 1*a*, была отклонена 38 голосами против 10 при 10 воздержавшихся, а ее другая поправка была отклонена 27 голосами против 19 при 15 воздержавшихся. На 37-м заседании одна из поправок Греции (A/CONF. 89/C.1/L.179), содержащаяся в пункте 1*a*, была отклонена 22 голосами против 6 при 28 воздержавшихся; поправка, содержащаяся в пункте 1*b*, была снята; поправка, содержащаяся в подпункте i пункта 1*c*, была отклонена; и поправка, содержащаяся в подпункте ii пункта 1*c*, была отклонена.

277. На 37-м заседании Комитет постановил исключить данный пункт.

Пункт 2

278. На 37-м заседании Комитет постановил исключить из данного пункта ссылку на пункт 1 и сохранить лишь следующую часть текста данного пункта:

«2. К настоящей Конвенции не может быть сделано никаких оговорок».

Пункт 3

279. На 37-м заседании Комитет постановил исключить данный пункт.

Пункт 4

280 На 37-м заседании Комитет постановил исключить данный пункт.

Пункт 5

281. На 37-м заседании Комитет постановил исключить данный пункт.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Документы, представленные Комитету, которые содержат замечания и разъяснения, но не содержат предложений и поправок

1. СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ: ПРИМЕЧАНИЕ К СТАТЬЕ 6 И АЛЬТЕР(А)ТИВНОМУ ВАРИАНТУ СТАТЬИ 6

Документ A/CONF.89/C.1/L.47

[*Подлинный текст на английском языке*]
[*9 марта 1978 года*]

1. В прилагаемых к настоящему документу таблицах, касающихся морских торговых перевозок США, приводятся данные о доле морских перевозок в экспорте и импорте США за последние годы (за 1974, 1975 и 1976 годы приводятся данные лишь по экспорту, поскольку данных по импорту еще не имеется). В каждой таблице содержатся данные за указанный год с указанием конкретной стоимости в долларах США за фунт, специальные права заимствования (СПЗ) за фунт и СПЗ за килограмм стоимости веса грузов, перевезенных морскими судами в рамках внешней торговли США. Доллары США переводились в этих таблицах в СПЗ на основе коэффициента 1 СПЗ = 1,20 долл. США, который примерно соответствует средней стоимости на конец года в 1974 и 1975 годах — два года, за которые имеются данные как по экспорту, так и по импорту. В настоящее время переводной коэффициент составляет приблизительно 1 СПЗ = 1,21 долл. США. Эти таблицы были составлены на основе данных статистического бюро США, причем применительно как к экспорту, так и к импорту метод расчета был следующим: сначала производился расчет средней стоимости в долларах за фунт по каждой товарной группе, обозначенной четырехзначным числом (приблизительно 600 групп как в экспорте, так и импорте), затем эти товарные группы были расположены в порядке увеличения этой стоимости. По каждой товарной группе были определены совокупная стоимость и вес перевезенных по морю грузов, относящихся к каждой товарной группе и ко всем товарным группам с меньшей средней стоимостью в долларах за фунт. Полученные данные были поделены соответственно на общую стоимость и общий вес перевезенных по морю грузов, в результате чего был получен совокупный процент общей стоимости и общего веса перевезенных по морю грузов, относящихся к каждой товарной группе и ко всем товарным группам с меньшей средней стоимостью в долларах за фунт. Содержащиеся в таблицах данные представляют собой

Морские перевозки в торговле США — 1974 год

			Экспорт		Импорт	
Доллары за фунт	СПЗ за фунт	СПЗ за кг	Совокупный процент стоимости перевезенных по морю грузов	Совокупный процент веса перевезенных по морю грузов	Совокупный процент стоимости перевезенных по морю грузов	Совокупный процент веса перевезенных по морю грузов
0,10	0,08	0,18	30,7	80,3	35,9	89,6
0,20	0,17	0,37	44,0	91,2	46,7	94,7
0,30	0,25	0,55	52,5	94,3	51,1	96,0
0,40	0,33	0,73	56,2	95,8	54,3	96,7
0,50	0,42	0,92	61,2	96,9	57,6	97,3
0,60	0,50	1,10	63,2	97,3	61,0	97,7
0,70	0,58	1,29	65,1	97,6	64,6	98,1
0,80	0,67	1,47	65,9	97,7	65,1	98,2
0,90	0,75	1,65	67,4	97,9	67,6	98,4
1,00	0,83	1,84	68,1	98,1	71,3	98,7
1,10	0,92	2,02	69,8	98,2	72,9	98,8
1,20	1,00	2,20	75,1	98,6	81,0	99,4
1,30	1,08	2,39	78,9	98,9	82,3	99,4
1,40	1,17	2,57	83,0	99,3	82,9	99,5
1,50	1,25	2,76	83,3	99,3	83,6	99,5
1,60	1,33	2,93	83,6	99,3	84,0	99,5
1,70	1,42	3,12	84,5	99,4	85,9	99,6
1,80	1,50	3,31	85,5	99,4	87,9	99,7
1,90	1,58	3,49	87,0	99,5	88,4	99,7
2,00	1,67	3,67	89,7	99,7	88,8	99,7
2,10	1,75	3,86	90,7	99,7	89,9	99,8
2,20	1,83	4,04	90,7	99,7	90,1	99,8
2,30	1,92	4,23	92,3	99,8	90,8	99,8
2,40	2,00	4,41	92,8	99,8	91,0	99,8
2,50	2,08	4,59	93,2	99,8	91,2	99,8
2,60	2,17	4,78	93,2	99,8	91,3	99,8
2,70	2,25	4,96	93,8	99,9	91,4	99,8
2,80	2,33	5,14	94,2	99,9	92,3	99,8
2,90	2,42	5,33	94,8	99,9	93,1	99,9
3,00	2,50	5,51	94,9	99,9	93,3	99,9
4,00	3,33	7,35	96,3	99,9	98,7	99,9
5,00	4,17	9,19	97,6	99,9	99,1	99,9

Морские перевозки в торговле США — 1975 года

Доллары за фунт	СПЗ за фунт	СПЗ за кг	Экспорт		Импорт	
			Совокупный процент стоимости перевезенных по морю грузов	Совокупный процент веса перевезенных по морю грузов	Совокупный процент стоимости перевезенных по морю грузов	Совокупный процент веса перевезенных по морю грузов
0,10	0,08	0,18	24,8	56,6	38,9	90,7
0,20	0,17	0,37	42,2	92,0	45,1	94,0
0,30	0,25	0,55	47,6	94,6	52,7	96,3
0,40	0,33	0,73	50,4	95,5	56,5	97,2
0,50	0,42	0,92	54,1	96,4	58,4	97,5
0,60	0,50	1,10	55,5	96,7	63,2	98,1
0,70	0,58	1,29	59,3	97,3	64,8	98,3
0,80	0,67	1,47	60,3	97,5	66,3	98,4
0,90	0,75	1,65	61,2	97,6	67,7	98,6
1,00	0,83	1,84	62,4	97,8	69,9	98,7
1,10	0,92	2,02	63,1	97,8	72,3	98,9
1,20	1,00	2,20	63,9	97,9	73,6	99,0
1,30	1,08	2,39	64,9	98,0	74,6	99,1
1,40	1,17	2,57	70,4	98,5	81,9	99,4
1,50	1,25	2,76	74,2	98,8	82,8	99,5
1,60	1,33	2,93	77,0	99,0	83,4	99,5
1,70	1,42	3,12	78,2	99,1	83,8	99,5
1,80	1,50	3,31	83,2	99,4	84,5	99,6
1,90	1,58	3,49	83,5	99,4	87,4	99,7
2,00	1,67	3,67	84,1	99,4	88,5	99,7
2,10	1,75	3,86	84,6	99,5	88,6	99,7
2,20	1,83	4,04	84,7	99,5	88,8	99,7
2,30	1,92	4,23	85,3	99,5	90,2	99,8
2,40	2,00	4,41	86,5	99,6	90,5	99,8
2,50	2,08	4,59	87,9	99,6	91,7	99,8
2,60	2,17	4,78	91,1	99,8	92,1	99,8
2,70	2,25	4,96	91,8	99,8	92,2	99,8
2,80	2,33	5,14	92,2	99,8	94,0	99,9
2,90	2,42	5,33	92,2	99,8	94,1	99,9
3,00	2,50	5,51	92,3	99,8	94,4	99,9
4,00	3,33	7,35	95,1	99,9	98,3	99,9
5,00	4,17	9,19	96,0	99,9	98,8	99,9

проценты, определенные с помощью вышеупомянутого метода с учетом конкретных показателей стоимости в долларах за фунт. Затем эти показатели стоимости в долларах были переведены в СПЗ за фунт и СПЗ за килограмм.

2. С точки зрения установления ответственности в соответствии с предлагаемой конвенцией наиболее существенными данными в этих таблицах являются совокупные показатели процента стоимости перевезенных по морю грузов, поскольку страхуется именно стоимость груза, а не вес.

2. ЗАЯВЛЕНИЕ Г-НА СТЕФАНА А. СИЛЯРА, НАБЛЮДАТЕЛЯ ОТ МЕЖДУНАРОДНОГО ВАЛЮТНОГО ФОНДА, О РАСЧЕТНОЙ ЕДИНИЦЕ В СТАТЬЕ 6

Документ A/CONF.89/C.1/L.109

[Подлинный текст на английском языке]
[10 марта 1978 года]

1. Задача этой Конференции состоит в том, чтобы выбрать расчетную единицу для Конвенции о морской перевозке грузов. Это решение, так же как и другие решения, которые будут приняты Конференцией, должно находиться в соответствии с установками, содержащимися в проекте статьи 3, относительно толкования Конвенции, которые требуют, чтобы были учтены международный характер Конвенции и необходимость содействия установлению единообразия. Предлагаемые мною замечания следует толковать именно в таком ключе.

2. Мне представляется, что было бы целесообразным начать с краткого изложения фактов в том виде, в каком я их понимаю, на фоне которых происходит обсуждение положения относительно расчетной единицы. На совещании ЮНСИТРАЛ по подготовке проекта конвенции, состоявшемся в апреле 1976 года, рассматривался вопрос об использовании для этой цели специальных прав заимствования (СПЗ) Международного валютного фонда[3]. При этом были приняты во внимание изменения, происшедшие в международных денежных законодательствах и отношениях. К числу этих изменений относится принятие второй поправки к Соглашению о Международном валютном фонде, в соответствии с которой почти для всех практических целей официальная цена золота отменяется, и золото не может быть использовано членами Фонда, к числу которых в настоящее время относятся 133 государства, ни как общепринятая мера стоимости для заключения торгового соглашения, ни как мера для заключения индивидуальных торговых соглашений. Более того, Фонд намерен постепенно снижать роль золота в валютных отношениях, не устанавливать новую официальную цену и рыночную цену золота. Причем члены Фонда обязались сотрудничать с Фондом и друг с другом для того, чтобы сделать СПЗ основным резервным активом международной валютной системы. Рыночный курс золота колеблется, и поэтому он не может служить приемлемой в техническом отношении основой для конкретного и единообразного определения стоимости валют — критерия, которому должна удовлетворять расчетная единица. Поэтому был сделан общий вывод о том, что в результате этих изменений золото стало неподходящей расчетной единицей для современных международных соглашений универсального характера, таких как Конвенция о морской перевозке грузов. В результате такого изменения возникла необходимость в функционально приемлемой и общепризнанной международной расчетной единице, и такое использование СПЗ уже юридически оформлено или предложено для значительного числа соглашений, касающихся таких вопросов, как международные воздушные, морские и железнодорожные перевозки, международные телекоммуникации и почтовая связь, международные финансовые операции.

3. Предложение об использовании СПЗ в качестве расчетной единицы является обоснованным. СПЗ — официальный междуна-

[3] См. A/CN.9/C.1/SR.10.

Морские перевозки в торговле США — 1976 год

Долл. за фунт	СПЗ за фунт	СПЗ за кг	Экспорт: Совокупный процент стоимости перевезенных по морю грузов	Экспорт: Совокупный вес перевезенных по морю грузов
0,10	0,08	0,18	34,1	87,0
0,20	0,17	0,37	40,6	92,2
0,30	0,25	0,55	46,1	94,8
0,40	0,33	0,73	49,1	95,7
0,50	0,42	0,92	51,1	96,3
0,60	0,50	1,10	54,7	97,0
0,70	0,58	1,29	56,6	97,3
0,80	0,67	1,47	58,7	97,6
0,90	0,75	1,66	58,9	97,7
1,00	0,83	1,84	59,8	97,8
1,10	0,92	2,02	60,8	97,9
1,20	1,00	2,20	61,8	98,0
1,30	1,08	2,39	62,9	98,1
1,40	1,17	2,57	63,6	98,1
1,50	1,25	2,76	69,4	98,6
1,60	1,33	2,93	70,7	98,7
1,70	1,42	3,12	71,5	98,7
1,80	1,50	3,31	76,6	99,1
1,90	1,58	3,49	81,8	99,4
2,00	1,67	3,67	81,9	99,4
2,10	1,75	3,86	82,5	99,4
2,20	1,83	4,04	83,0	99,5
2,30	1,92	4,23	83,2	99,5
2,40	2,00	4,41	83,8	99,5
2,50	2,08	4,59	84,9	99,6
2,60	2,17	4,78	84,9	99,6
2,70	2,25	4,96	86,2	99,6
2,80	2,33	5,14	88,3	99,7
2,90	2,42	5,33	89,3	99,7
3,00	2,50	5,51	90,1	99,8
4,00	3,33	7,35	94,3	99,9
5,00	4,17	9,19	95,0	99,9

1 СПЗ = 1,20 долл. США
1,00 долл. США = 0,8333 СПЗ
1 кг = 2,2046 фунта

родный актив, число распределенных единиц которого составляет 9,3 млрд., СПЗ оценивается по международному соглашению на основании четко определенной формулы, отражающей значение наиболее важных валют членов Фонда для международной торговли и платежей. Фонд подсчитывает и обеспечивает стоимость национальных валют, основанную на этой единице, и публикует данные о ней. В настоящее время Фонд ежедневно публикует оценки стоимости 32 валют, основанной на СПЗ. СПЗ является единственной расчетной единицей Фонда, на основании которой оцениваются квоты Фонда, которые в ближайшем будущем составят около 39 млрд. СПЗ (согласно выводу шестого общего обзора квот), и происходят все операции и сделки Фонда. В этой связи мне хотелось бы отметить, что согласно второй поправке к соглашению о Фонде для внесения изменений в принцип определения стоимости СПЗ или для фундаментального изменения применения этого принципа на практике необходимо, чтобы за эти изменения было подано не менее 85% голосов. Требование необходимости такого подавляющего большинства голосов для осуществления изменений дает практическую гарантию стабильности и последовательности метода определения стоимости СПЗ.

4. Последствия того факта, что ряд государств, участвующих в этой Конференции, не является членами Международного валютного фонда, обсуждались на заседании ЮНСИТРАЛ, о котором я говорил ранее. Эти государства не возражают против использования СПЗ в качестве расчетной единицы в целях данной Конвенции, однако они хотели бы определить стоимость их национальной валюты по отношению к самим СПЗ или, если их законодательство не позволяет устанавливать стоимость их валюты по отношению к СПЗ, продолжать использовать золото в качестве расчетной единицы в целях определения стоимости их собственной валюты, как это было сделано в Монреальских протоколах 1975 года по международной гражданской авиации[b]. На подготовительном совещании ЮНСИТРАЛ по этому вопросу не было принято какого-либо решения, и в проекте Конвенции отсутствует определение расчетной единицы в проекте статьи 6.

5. После заседания ЮНСИТРАЛ 19 апреля 1976 года дальнейшим достижением явилось соглашение о пересмотренном варианте формулировки, использованной в Монреальских протоколах. Оно было достигнуто 19 ноября 1976 года благодаря Лондонской конвенции об ограничении ответственности по морским протестам[c] и развито в трех других протоколах от того же числа (Протокол к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года, Протокол к Международной конвенции о создании международного фонда компенсации за ущерб от загрязнения нефтью 1971 года и Протокол к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года). Пересмотр явился мерой, направленной на преодоление общепризнанной трудности, связанной с Монреальскими протоколами, т. е. отсутствия правовой гарантии единообразия определения стоимости валют государств, являющихся и не являющихся членами Фонда. Решение сводилось к требованию того, чтобы необходимые исчисления и переводы, производимые государствами, не являющимися членами Фонда, «были сделаны таким образом, чтобы выразить в национальной валюте... [подобного] государства-участника по возможности ту же реальную стоимость... которая выражается... в расчетных единицах». Для реализации этого принципа данные государства должны сообщить депозитарию о способе исчисления или результате перевода, а также о каких-либо касающихся их изменениях.

6. В завершение характеристики статьи 8 Лондонской конвенции следует упомянуть соответствующее положение этой Конвенции, а именно статью 21. В статье 21 предусматривается возможность замены других расчетных единиц единицами, указанными в пунктах 1 и 2 статьи 8 (т. е. либо расчетными единицами СПЗ и золота, либо и теми и другими). В этих целях в статье 21 предусматривается процедура созыва специальной конференции по просьбе не менее одной четверти государств-участников, причем решение о замене может быть принято большинством в 2/3 голосов государств-участников, присутствующих на такой конференции и принимающих участие в голосовании.

7. Поскольку Лондонская конвенция 1976 года отражает согласие как государств — членов Фонда, так и государств, не являющихся его членами, в отношении положения, касающегося расчетной единицы, ее можно рассматривать в качестве надлежащей основы при рассмотрении вопроса о выборе расчетной единицы для данной Конвенции — вопроса, к рассмотрению которого я хотел бы теперь перейти.

8. Положение о расчетных единицах Лондонской конвенции является значительным улучшением по сравнению с соответствующим положением Монреальских протоколов, поскольку в нем предпринята попытка обеспечить в основном единообразное определение стоимости валют всех государств-участников независимо от того, являются ли они членами Фонда. Эта цель достигается путем использования СПЗ в качестве расчетной единицы для членов Фонда, а также на основе обязательства других государств-участников оценивать свою валюту таким образом, чтобы при этом обеспечивалась, насколько возможно, «та же реальная стоимость». Хотя «реальная стоимость» не установлена, и, следовательно, ее значение зависит от установившейся практики, обязательство и связанное с ним требование уведомления депозитария о методе определения стоимости, с помощью которого достигается эта цель, по мнению участников переговоров о Лондонской конвенции, дают достаточные гарантии того, что «та же реальная стоимость» будет устанавливаться как стоимость, исчисленная на основе СПЗ. Однако я считаю, что термину «реальная стоимость» можно дать лучшее определение, поскольку в экономике этот термин обычно подразумевает стоимость, скорректированную с учетом изменений в уровне цен, что, по-видимому, не является значением, подразумеваемым в Лондонской конвенции.

9. Однако мне представляется, что формальные последствия этого положения для государств, не являющихся членами Фонда,

[b] Текст статьи VII Монреальского протокола № 4 см. выше, документ A/CONF.89/8, сноска 32.

[c] Текст статьи 8 Лондонской конвенции см. выше, документ A/CONF.89/8, сноска 31.

законодательство которых не позволяет производить оценку их валюты в соответствии с СПЗ, влечет за собой вопрос, который выходит за пределы формулировок. Вопрос заключается в том, понимается ли требование «той же реальной стоимости» правильно, в качестве статичного соглашения, т. е. в качестве обязательства этих государств, за исключением случаев изменения их законодательства, и впредь до такого изменения, производить определение стоимости своей валюты на основании золота в целях Лондонской конвенции (и принятых одновременно с ней протоколов) на основе цены, эквивалентной исторически установленной официальной цене, равной 35 СПЗ за унцию чистого золота. Я задаю этот вопрос потому, что вторая поправка ликвидирует возможность использования этой цены практически во всех аспектах международной валютной системы.

10. Если бы Конвенция о морской перевозке грузов должна была последовать за выполнением Лондонской конвенции 1976 года в данном аспекте, появилась бы необходимость справиться с трудностями, связанными с этим выполнением. Эти трудности объясняются тем обстоятельством, что Лондонская конвенция явно сохраняет определение расчетной единицы на основе золота и предусматривает использование определения стоимости по золоту, поскольку в ней содержится требование «той же реальной стоимости» в настоящих условиях, когда общего международного соглашения о цене золота более не существует. Определение стоимости на основе золота действительно будет осуществляться лишь теми государствами-участниками, которые не являются членами Фонда и законодательство которых не позволяет определять стоимость их валют по СПЗ. Однако этот способ может повлечь за собой более широкие последствия. Например, если эти государства в будущем изменят свое законодательство в вопросе об определении стоимости своей валюты на основе золота в том же направлении, как это сделали другие страны, каково будет правовое положение в соответствии с Конвенцией? Появится ли необходимость пересмотреть ее для того, чтобы придать силу подобным изменениям? В определенной степени возможно было бы решить эту техническую проблему для целей Конвенции о морской перевозке грузов таким же образом, как это было сделано в Лондонской конвенции, т. е. путем включения в Конвенцию положения, аналогичного статье 21 Лондонской конвенции, о которой я упоминал выше.

11. В свете этих соображений настоящая Конференция может высказать пожелание рассмотреть другое решение, которое также учитывало бы настоящее положение государств, не являющихся членами Фонда, законодательство которых не допускает использования расчетной единицы СПЗ. Это решение заключается в том, чтобы разрешить данным государствам определять стоимость своей валюты в целях Конвенции в соответствии с практикой, установленной каждым подобным государством, однако с учетом требования об обеспечении той же стоимости, которая будет использоваться другими государствами-участниками, в соответствии с пунктом 4 статьи 8 Лондонской конвенции. Подобная формулировка не изменила бы существующего для этих государств положения, поскольку они могли бы по-прежнему официально определять стоимость своей валюты на основании золота, пока они будут хотеть придерживаться подобной процедуры, однако она обеспечила бы гибкую техническую основу для возможности перехода к иному методу определения стоимости их валюты, не вызывая при этом необходимости пересмотра Конвенции.

12. В заключение своих замечаний я хотел бы ответить на любые вопросы участников Конференции, касающиеся тех проблем, которые были мною затронуты, и предложить свое сотрудничество в подготовке проекта по данному вопросу.

Проект статьи 6
Положение о расчетной единице

a) Расчетная единица является единицей специального права заимствования Международного валютного фонда. Суммы, указанные в настоящей Конвенции, выражаются в единицах национальной валюты государства-участника, в котором применяется ограничение ответственности, в соответствии со стоимостью этой валюты на дату платежа, опубликованной Международным валютным фондом, или же, если эта стоимость не была опубликована, исчисленной путем сопоставления со стоимостью другой валюты, которая была опубликована;

b) Тем не менее стоимость национальной валюты государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не позволяет применить метода, упомянутого в подпункте *a*, выше, исчисляется в целях настоящей Конвенции в соответствии с методом, установленным этим государством-участником, при том условии, что исчисление будет произведено в таком порядке, который позволил бы выразить данную национальную валюту в стоимости, максимально приближенной к стоимости расчетной единицы, принятой членами Международного валютного фонда. Государство-участник уведомляет депозитария о способе исчисления в соответствии с настоящим подпунктом *b* в момент подписания, а также в любом случае изменения способа исчисления.

3. СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ. ПРИМЕЧАНИЕ К ВОПРОСУ О ВЛИЯНИИ ИНФЛЯЦИИ НА ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ В ВИСБАЙСКИХ ПРАВИЛАХ

Документ A/CONF.89/C.1/L.131

[Подлинный текст на английском языке]
[14 марта 1978 года]

1. Прилагаемые к настоящему документу таблицы «Влияние инфляции цен на ВНП США», «Влияние инфляции цен на товары, входящие в ВНП США», «Влияние инфляции цен на мировой экспорт» и «Влияние инфляции цен на мировой импорт» были подготовлены с той целью, чтобы показать влияние инфляции на пределы ответственности, установленные в Висби в 1968 году, дать некоторое представление об уровнях ответственности, которые необходимо предусмотреть в статье 6 настоящего проекта конвенции ЮНСИТРАЛ с целью поддержания реальной стоимости и продемонстрировать необходимость предусмотреть в новой Конвенции инфляцию в будущем, с тем чтобы предлагаемая Конвенция могла способствовать поддержанию реальной стоимости.

2. Таблицы составлялись на основе четырех, регулярно публикуемых показателей инфляции, два из которых публикуются Соединенными Штатами, а два других — Организацией Объединенных Наций. Текущая стоимость доллара, необходимая для поддержания реальной стоимости, рассчитывалась по каждому году начиная с 1968 года по следующему способу:

Дефлятор цен за конкретный год
Дефлятор цен за базисный год (1968 г. стоимость в течение базисного года) (0,90 долл. США, или 667,00 долл. США) = долларам за фунт или долларам за грузовое место в течение конкретного года.

Затем производился расчет специальных прав заимствования на кг путем умножения долларов за фунт на 2,2046 (количество фунтов в кг) и на 0,8333 (количество долларов США в одном СПЗ при соотношении 1 СПЗ – 1,20 долл. США). Результат был округлен до ближайшей сотни СПЗ. Специальные права заимствования за грузовое место рассчитывались путем умножения долларов за грузовое место на 0,8333 (количество долларов США в СПЗ при соотношении 1 СПЗ = 1,20 долл. США). Результат был округлен до ближайшего показателя СПЗ.

3. В таблицах приводятся среднегодовые темпы инфляции, которые колеблются от несколько менее 5 процентов применительно к товарам, входящим исключительно в состав ВНП США, до несколько более 11 процентов применительно к мировому экспорту и импорту, определяемым Статистическим бюро Организации Объединенных Наций. Для общего ВНП США были характерны среднегодовые темпы инфляции в размере несколько более 6 процентов в год.

4. С целью поддержания реальной стоимости в соответствии с Висбайскими правилами 1968 года, не говоря уже о других изменениях в режиме ответственности, влияющих на соотношение интересов грузоотправителей и судовладельцев, пределы ответственности, которые необходимо предусмотреть в данной Конвенции с учетом указанных выше темпов инфляции, должны быть следующими:

1,48 долл. США за фунт (2,72 СПЗ за кг) и

2,62 долл. США за фунт (4,82 СПЗ за кг)

и

Влияние инфляции цен на ВНП США

Год	*Дефлятор цен ВНП**	*Долл. за фунт*	*СПЗ за кг*	*Долл. за грузовое место*	*СПЗ за грузовое место*
1968	82,57	0,90	1,65	667	556
1969	86,72	0,95	1,75	700	583
1970	91,36	1,00	1,84	738	615
1971	96,02	1,05	1,93	776	647
1972	100,00	1,09	2,00	808	673
1973	105,80	1,15	2,11	855	712
1974	116,02	1,27	2,33	937	781
1975	127,18	1,39	2,55	1 027	856
1976	133,88	1,46	2,68	1 081	901
1977	141,33**	1,54	2,83	1 142	952

* *Источник:* *Survey of Current Business*
July 1977
Bureau of Economic Analysis
U.S. Department of Commerce
Table 7.1 Implicit Price Deflators for Gross National Product (Total)

** *Источник:* Estimate Bureau of Economic Analysis
U.S. Department of Commerce
1 СПЗ = 1,20 долл. США
1 кг = 2,2046 фунта
1 долл. США = 0,8333 СПЗ

Влияние инфляции цен на товары, входящие в ВНП США

Год	*Дефлятор цен на товары**	*Долл. за фунт*	*СПЗ за кг*	*Долл. за грузовое место*	*СПЗ за грузовое место*
1968	87,1	0,90	1,65	667	556
1969	90,6	0,94	1,73	694	578
1970	94,4	0,98	1,80	723	602
1971	97,6	1,01	1,86	747	622
1972	100,0	1,03	1,89	766	638
1973	105,2	1,09	2,00	806	672
1974	115,2	1,19	2,19	882	735
1975	127,4	1,32	2,43	976	813
1976	137,7	1,36	2,50	1 009	841
1977	136,3**	1,41	2,59	1 044	870

* *Источник:* *Survey of Current Business*
July 1977
Bureau of Economic Analysis
U.S. Department of Commerce
Table 7.3 Implicit Price Deflators for GNP by Type of Product

** *Источник:* Estimate Bureau of Economic Analysis
U.S. Department of Commerce
1 СПЗ = 1,20 долл. США
1 кг = 2,2046 фунта
1 долл. США = 0,8333 СПЗ

Влияние инфляции цен на мировой экспорт

Год	*Индексная основа**	*Долл. за фунт*	*СПЗ за кг*	*Долл. за грузовое место*	*СПЗ за грузовое место*
1968	92	0,90	1,65	667	556
1969	95	0,93	1,71	689	574
1970	100	0,98	1,80	725	604
1971	105	1,03	1,89	761	634
1972	114	1,12	2,06	826	689
1973	141	1,38	2,54	1 022	852
1974	199	1,95	3,58	1 443	1 202
1975	216	2,11	3,88	1 566	1 305
1976	218**	2,13	3,91	1 580	1 317

* *Источник:* *U.N. Monthly Bulletin of Statistics*
January 1977, Vol. XXXI, No. 1
Special Table B
World Trade of Market Economies

** *Источник:* U.N. Office of Statistics
1 СПЗ = 1,20 долл. США
1 кг = 2,2046 фунта
1 долл. США = 0,8333 СПЗ

Влияние инфляции цен на мировой импорт

Год	*Индексная основа**	*Долл. за фунт*	*СПЗ за кг*	*Долл. за грузовое место*	*СПЗ за грузовое место*
1968	93	0,90	1,65	667	556
1969	96	0,93	1,71	688	574
1970	100	0,97	1,78	717	598
1971	105	1,02	1,87	753	628
1972	114	1,10	2,02	818	681
1973	140	1,36	2,50	1 004	837
1974	198	1,92	3,53	1 420	1 183
1975	213	2,10	3,86	1 556	1 297
1976	218**	2,11	3,88	1 563	1 303

* *Источник:* *U.N. Monthly Bulletin of Statistics*, January 1977, Vol. XXXI, No. 1, Special Table B — World Trade of Market Economies

** *Источник:* U.N. Office of Statistics
1 СПЗ = 1,20 долл. США
1 кг = 2,2046 фунта
1 долл. США = 0,8333 СПЗ

1096 долл. США за грузовое место (931 СПЗ за грузовое место) и
1947 долл. США за грузовое место (1622 СПЗ за грузовое место).

4. ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ В ОТНОШЕНИИ СТАТЕЙ 5 И 6, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА РАССМОТРЕНИЕ ПЕРВОГО КОМИТЕТА ЕГО ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ

Документ A/CONF.89/C.1/L.332

[Подлинный текст на французском языке]
[14 марта 1978 года]

1. Следует ли вновь предусмотреть освобождение от ответственности в случае навигационной ошибки?

2. Поддерживает ли Комитет такую формулировку пункта 4 статьи 5, которая предусматривала бы, что на истца в случае ущерба, причиненного пожаром, возлагается бремя доказывания, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов?

3. При попытке установить предел ответственности стоит ли вводить двойной критерий (грузовые места и вес) или будет достаточен один критерий (вес)? И какова должна быть сумма компенсации за единицу груза? В каких случаях ответственность должна быть неограниченной?

4. Следует ли исключить ответственность за задержку из сферы действия данного режима или Конвенции? В случае отрицательного ответа необходимо ли установить особый режим для такого рода ущерба или его следует рассматривать на тех же основаниях, что и ущерб, вызванный утратой? В том случае, если будет отдано предпочтение установлению особого режима, на какой основе следует устанавливать предел ответственности: на основе суммы фрахта или суммы, кратной фрахту?

5. Каков метод определения расчетной единицы?

5 СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ: ЗАПИСКА В ОТНОШЕНИИ СТАТЬИ 5

Документ A/CONF.89/C.1/L.133

[Подлинный текст на английском языке]
[14 марта 1978 года]

Введение

1. Целью настоящего документа является определение экономических последствий существующего текста проекта статьи 5, устраняющего возражения против исков, имеющиеся в распоряжении перевозчика в соответствии с Гаагскими правилами 1924 и 1968 годов в отношении повреждения или утраты груза, возникающих в результате «действия, упущения или ошибки капитана, матросов, лоцмана или служащих перевозчика при навигации или управлении судном». Считается, что все эти последствия равным образом относятся ко всем странам; не проводится разграничения между интересами перевозчика и грузоотправителя в развитых и развивающихся странах.

2. Соединенному Королевству известны причины, по которым предлагается исключить возражение перевозчика, основанное на наличии «ошибки в судовождении» из текста ЮНСИТРАЛ, и оно может понять многие из них. В частности, Соединенное Королевство поддерживает стремление к тому, чтобы в новой конвенции ЮНСИТРАЛ содержалась простая формулировка, касающаяся ответственности перевозчика. Однако, по мнению Соединенного Королевства, экономические последствия исключения возражения перевозчика, основанного на ошибке в судовождении, недостаточно понимаются. Мы твердо считаем, что наиболее важным из этих последствий будет увеличение чистых издержек, связанных с морскими перевозками, что неизбежно приведет к росту расходов для конечного потребителя и к сомнительному изменению структуры механизма страхования. Первое из этих последствий нанесет ущерб всем мировым торговым кругам (как развитым, так и развивающимся странам, а также как странам-перевозчикам, так и странам-грузоотправителям), в то время как последнее изменение окажет неблагоприятное влияние в особенности на страны с небольшими или развивающимися рынками страхования.

3. Соединенное Королевство придерживается хорошо обдуманного и основанного на согласованных точках зрения его страховщиков, грузоотправителей и перевозчиков мнения о том, что экономические аргументы в пользу включения в проект конвенции ЮНСИТРАЛ возражения, основанного на ошибке в судовождении, являются достаточно убедительными, для того чтобы этот вопрос стал одной из основных проблем, которые должны быть решены Конференцией. Так, например, если, как указывается в докладе, «Коносаменты», «экономические затраты при существующем режиме являются чрезмерными, причем такое превышение в сущности определяется степенью совпадения страхования, которое возникает в связи с неопределенностью»[6], то отсутствие возражения, основанного на ошибке в судовождении, приведет к тому, что новые правила будут в еще большей степени подвержены критике в этом отношении.

Факторы, определяющие затраты

4. Существует несколько важных причин, по которым вряд ли можно сомневаться в том, что исключение возражения, основанного на ошибке в судовождении, приведет к росту чистых издержек, связанных с морскими перевозками.

5. Первым и основным моментом является то, что предлагаемое исключение возражения, основанного на ошибке в судовождении, приведет не к сокращению, а скорее к увеличению степени дублирования при страховании. Страховщики груза по-прежнему будут вынуждены обеспечивать покрытие на протяжении периода до и после морской перевозки за ущерб, в отношении которого нельзя доказать, что он произошел в тот период, когда перевозчик нес ответственность за груз, а также за любое неполное возмещение убытков или отсутствие такого возмещения, вызванное ограничением ответственности, банкротством перевозчика или какой-либо другой причиной. Поэтому можно ожидать, что любое уменьшение премий за страхование грузов будет строго ограничено.

6. Другим аспектом этого фактора является то, что, если перевозчик будет нести ответственность за ошибку в судовождении, то это, несомненно, приведет к тому, что перевозчику потребуется дополнительное страхование ответственности. Это будет связано с дополнительными издержками, которые приведут к повышению фрахтовых ставок. Характер соглашений страхования является таким, что увеличение расходов на страхование ответственности не уравновешивается соответствующим уменьшением расходов на страхование грузов.

7. Могут также возникнуть значительные издержки в связи с регрессными исками, при которых страховщики груза пытаются возместить те потери, связанные с морскими грузами, которые возникли в результате ошибок в судовождении.

8. Вторым важным аспектом является то, что положение перевозчика ответственности за повреждение или утрату груза, явившееся результатом ошибки в судовождении, зачастую будет предоставлять ограниченные выводы истцам. Если ошибка в судовождении приводит к столкновению и полной гибели соответствующих судов, то помимо исков, связанных с утратой груза, возникают крупные морские иски. В таких случаях иски, связанные с грузом, будут подпадать под общее ограничение и, возможно, в значительной степени будут аннулированы. Аналогично этому иски, связанные с грузом, сами будут приводить к тому, что выплаты в отношении других морских исков, вытекающих из аварии, будут снижены в значительно большей степени, чем это имело бы место в противном случае.

9. Хотя аналогия с другими международными конвенциями о перевозках, которые не содержат такого положения о возражении, может оказаться привлекательной в плане поддержания идеи об исключении возражения перевозчика, основанного на ошибке в судовождении, Соединенное Королевство считает, что каждый способ перевозки должен рассматриваться в зависимости от конкретных обстоятельств, сопутствующих этому способу перевозки. Вышеупомянутый экономический вариант в пользу сохранения положения о возражении перевозчика, основанном на ошибке в судовождении, в плане морской перевозки является очевидным. Независимо от этого существуют данные, свидетельствующие о том, что риск, которому подвергаются многочленные грузы во время морской перевозки, не сопоставим с теми рисками, которые возникают в ходе других перевозок, хотя, например, дорожная перевозка, регулируемая Конвенцией о договоре о международной дорожной перевозке грузов (ДПП), содержит (статья 17) специальные положения о возражениях, основанных на ответственности перевозчика, соответствующие этому виду перевозки.

Грузовладельцы

10. При рассмотрении последствий исключения положения о возражении перевозчика, основанном на ошибке в судовождении, Соединенное Королевство уделило особое внимание мнению своих грузоотправителей. Британский совет грузоотправителей (национальный представительный орган) заявил, что, по его мнению, вопрос ошибки в судовождении является самым важным для грузовладельцев и грузоотправителей. Безусловно, исключение положения о возражении, хотя и имеющее «очевидную поверхностную привлекательность для грузоотправителей», повлечет увеличение фрахтовых расходов для грузоотправителей без соразмерного сокращения премий страхования груза и не окажет значительного влияния на число происшествий на море и связанные с ними риски, которым подвергаются грузы.

11. Совет грузоотправителей сослался также на преимущества гибкой системы страхования груза как на дополнительный аргумент, который говорит о том, что не следует нарушать равновесия, установившегося в области страхования, в пользу перевозчика. Безусловно, не требует доказательства то, что в соответствии с существующими в настоящее время соглашениями грузоотправители могут в большей или меньшей степени обеспечивать себя таким страхованием, какое они желают, там, где они желают, и в соответствии с обстоятельствами отдельной перевозки. В этом плане грузоотправитель может удерживать свои затраты, связанные с страхованием, главным образом под собственным контролем. Этот контроль, безусловно, будет утерян в том случае, если на перевозчика будет возложена обязанность принять на себя через страхование ответственность более значительную долю соответствующего страхования.

[6] TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1, пункт 165.

Страховщики

12. В Соединенном Королевстве страховщики ответственности грузоотправителей (клубы взаимной защиты и возмещения) и страховщики груза единодушно выступают против включения положения о возражении перевозчика, основанном на ошибке в судовождении. В этом они усматривают увеличение их административных расходов без соответствующей компенсации, дополнительную неопределенность и затраты, вытекающие из увеличения случаев двойного страхования, и ввиду отсутствия каких-либо компенсационных преимуществ - ненужное нарушение равновесия между страхованием груза и страхованием ответственности.

Перевозчики

13. Вышеупомянутый вариант включения в предлагаемые нормы положения о возражении перевозчика, основанном на ошибке в судовождении, полностью поддерживается без ссылки на интересы самих перевозчиков. Однако можно предполагать, что судовладельцы Соединенного Королевства поддерживают мнение грузоотправителей и страховщиков. Хотя и есть основания предполагать, что увеличение затрат судовладельцев в результате принятия на себя ответственности за ошибку в судовождении повлияет на грузоотправителей в плане увеличения фрахтовых ставок, вытекающее отсюда чистое увеличение затрат повлечет за собой согласно элементарным экономическим законам снижение спроса на услуги, связанные с морскими перевозками, и объема морской торговли, так как перевозка определенных маргинальных грузов станет слишком дорогостоящей. Такое положение, бесчисленно, не является благоприятным для судовладельцев, средства существования которых зависят от спроса на услуги, которые ими предлагаются.

Общий экономический эффект

14. Даже в том случае, если, вопреки нашему мнению, снижение ставок страхования груза компенсирует увеличение потока средств в обеспечение взаимной защиты и возмещения и последующее увеличение фрахтовых ставок, то вытекающие отсюда выгоды, в случае наличия таковых, будут получены с точки зрения платежных балансов такими странами, как Соединенное Королевство, в плане интересов судовладельцев и клубов взаимной защиты и возмещения. Однако Соединенное Королевство обеспокоено главным образом возможностью общего увеличения затрат, связанных с перевозкой.

Вывод

15. Вышеприведенный пример составлен на основе коммерческих соображений, применимых ко всем странам. Тот факт, что грузоотправители Соединенного Королевства заявили резкое возражение по поводу текста ЮНСИТРАЛ, касающегося ошибки в судовождении, после продолжительного исследования данного вопроса является особенно весомым, и очевидно, что без включения положения о возражении предлагаемая Конвенция не будет отвечать интересам грузоотправителей, а также (возможно, еще в большей мере) интересам перевозчиков. Хотя включение положения о возражении окажет отрицательное экономическое влияние на все страны, под наиболее неблагоприятным воздействием окажутся развивающиеся страны. Именно они в наибольшей мере пострадают в результате увеличения расходов, и именно они утратят этот появляющийся местный сектор страхования грузов в пользу сектора страхования ответственности грузоотправителя развитых стран.

16. По этим причинам Соединенное Королевство считает нецелесообразным включение в статью 5 положения о возражении перевозчика, основанном на ошибке в судовождении.

6. АРГЕНТИНА. ДРУГОЙ ОСНОВНОЙ ВОПРОС В ОТНОШЕНИИ СТАТЕЙ 5 И 6, ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ НА РАССМОТРЕНИЕ ПЕРВОГО КОМИТЕТА

Документ: A/CONF.89/C.1/L.134

[Подлинный текст на испанском языке]
[14 марта 1978 года]

Согласен ли Комитет с формулировкой, содержащейся в пункте 1 статьи 5, то есть, иными словами, с принципом установления ответственности на основании вины перевозчика и его освобождения от такой ответственности в случае доказанного отсутствия вины? Какие имеются предложения по формулировке данного пункта?

7. ЯПОНИЯ: ЗАПИСКА, РАЗЪЯСНЯЮЩАЯ ПОПРАВКУ К ПУНКТУ 1*a* СТАТЬИ 15, СОДЕРЖАЩУЮСЯ В ДОКУМЕНТЕ A/CONF.89/C.1/L.24[6]

Документ: A/CONF.89/C.1/L.139

[Подлинный текст на английском языке]
[16 марта 1978 года]

1. В документе A/CONF.89/C.1/L.24 Япония предложила изменить подпункт 1*a* статьи 15, а именно: заменить слова «число мест или предметов и вес груза или его количество, выраженное иным способом» на следующее: «*a-bis*. Либо число мест или предметов, либо количество или вес в зависимости от пункта».

2. Проект положения ЮНСИТРАЛ направлен на то, чтобы в коносаменте обязательно указывалось как число мест или предметов, так и вес или другое количество, если они указываются грузоотправителем, в то время как согласно пункту 3*b* статьи 3 Гаагских правил в коносаменте необходимо приводить лишь один из этих показателей.

3. Причина, по которой Япония представила вышеуказанное предложение, заключается в том, что вышеизложенный проект положения ЮНСИТРАЛ не соответствует потребностям и практике линейных перевозок, при которых в ходе одного рейса одного рейсового судна перевозится значительное число партий различных грузов по различным коносаментам. Положение является следующим:

a) Согласно существующей практике линейных перевозок, в коносаменте обычно указывается не только число мест или предметов, но и вес и зачастую даже размеры, особенно при перевозке генеральных грузов. Это может отчасти объясняться необходимостью подсчета суммы фрахта, поскольку фрахтовая ставка определяется на основе либо веса, либо веса или размерных характеристик, в зависимости от того, какая из этих величин больше, однако это может также объясняться требованием в отношении грузоотправителя/грузополучателя в договоре купли-продажи. Нет необходимости говорить о том, что вес или размеры груза, указанные в коносаменте, представляют собой лишь характеристики, указанные грузоотправителем, и перевозчик не имеет разумных средств проверки этих показателей в момент принятия груза и фактически не проверяет их: он проверяет лишь число мест или предметов при получении груза;

b) Даже в соответствии с новым проектом положения перевозчику будет трудно прекратить применение вышеупомянутой практики указания в коносаменте веса и/или размера груза, наряду с количеством мест или предметов, и мы обеспокоены тем, что в соответствии с пунктом 3 проекта статьи 16 на перевозчика может быть возложена ответственность перед добросовестным индоссатом коносамента за вес и/или размеры, которые были установлены им без какой-либо особой оговорки.

c) С тем чтобы избежать возникновения такой ситуации, перевозчик будет вынужден обращаться с просьбой о проверке и/или размера всех мест или предметов груза еще до получения его или загрузки на судно, путем использования компетентных нейтральных организаций, каковыми являются лицензированные присяжные обмерщики, и выдавать коносамент лишь по предъявлении сертификата такой организацией. Нет необходимости говорить о том, что эта процедура задержит операцию по получению или погрузке и что затраченное время и понесенные расходы в результате этого будут чрезмерными для транспортных и торговых компаний и, в конечном счете, для потребителей ввиду увеличения фрахтовых ставок и других транспортных затрат;

[6] См. пункт 147, выше.

d) При линейных перевозках, когда требуется множество коносаментов, — более 1000 в пределах одного рейса — на перевозчика также возлагается большое бремя, так как он вынужден проставлять на каждом оригинале (обычно на трех) из каждого комплекта коносаментов для рейсового судна конкретную оговорку о том, что он не располагает разумными средствами проверки веса или «веса грузоотправителя» и т. д. Это вновь будет препятствовать плавному процессу выдачи перевозчиками коносаментов и способствовать увеличению транспортных затрат в ходе линейных переговоров в ущерб транспортным и торговым компаниям;

e) Мы считаем, что такая норма права, которая требует включения особой оговорки по каждому случаю, не является положительной, и поэтому в проект статей, упомянутых выше, следует внести поправку, с тем чтобы обязать перевозчика указывать в коносаменте либо число мест или предметов, либо вес или количество, выраженное иным способом, в зависимости от характера груза.

8. NOTE BY THE IMCO SECRETARIAT ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

Документ A/CONF.89/C.1/L.167

[Подлинный текст только на английском[1] языке]
[20 марта 1978 года]

1. The secretariat of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) considers that the following information on the work of IMCO in the field of the carriage of dangerous goods by sea may be of interest to the Conference, in particular with respect to article 13 of the draft Convention on the Carriage of Goods by Sea which deals with the special rules on dangerous goods.

2. There has been a very substantial increase in the transport of goods by the marine mode over the past four decades. The amount of all cargo loaded and unloaded in maritime ports throughout the world has increased from some 375 million tonnes in 1937 to well over 1,000 million tonnes. It has been estimated that more than 50 per cent of all goods transported throughout the world are dangerous goods, produced in particular by the oil and oil products, the chemical and the nuclear energy industries. Most of these goods are shipped in bulk and normally, particularly in the case of liquids and gases, in special purpose-built ships. However, to reach the final user or consumer, smaller consignments also have to be transported in packaged forms, down to consumer sizes and very small sizes for use in laboratories. On an average, 10 to 15 per cent of the goods of break-bulk carrying cargo liners, including ships carrying goods in unitized forms, may be regarded as dangerous.

The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

3. The SOLAS Convention, currently in force, was adopted in 1960 and entered into force in May 1965. Ninety-seven States are parties to the Convention as at the date of this document. A list of these 97 States is given in annex I.

Chapter VII of the 1960 SOLAS Convention

4. The 1960 SOLAS Convention deals with various aspects of maritime safety and contains *inter alia* requirements in respect of the carriage of dangerous goods. The requirements of chapter VII of the 1960 SOLAS Convention prescribe the legal obligations of the contracting parties regarding the carriage of dangerous goods by sea. Recommendation 56 adopted by the 1960 SOLAS Conference urged contracting Governments to adopt a unified international maritime code for the carriage of dangerous goods by sea and recommended that IMCO pursue the study of this matter and prepare such a code covering, *inter alia*, classification, identification and documentation marking and labelling, stowage and segregation, as well as packing and containerization.

5. Chapter VII of the SOLAS Convention is applicable to the carriage of dangerous goods in all ships covered by the Convention.

6. The provisions of the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code supplement the requirements of chapter VII of the SOLAS Convention.

The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code

7. The IMDG Code was developed in close co-operation with the United Nations Committee of Experts, taking particularly into account the United Nations Recommendations prepared by them.

8. The IMDG Code was recommended to Governments by the 1965 IMCO Assembly for adoption or to form a basis for national requirements and regulations in order to provide harmonization between member States engaged in the carriage of dangerous goods by sea.

9. Although the provisions of the IMDG Code are primarily directed at mariners, they affect all industries involved in international trade from the manufacturer to the consumer (e. g. manufacturers, packers and shippers are guided by the advice given on terminology, packing, labelling, etc.).

The provisions of the IMDG Code

10. The IMDG Code with its annexes and supplements, prepared by IMCO in fulfilment of recommendation 56, is designed to aid compliance with the international legal requirements of chapter VII of the SOLAS Convention and to supplement these basic and general requirements. Therefore, it should be used as the "unified international code" recommended by the 1960 SOLAS Conference. To date, the provisions of the Code have been implemented, in whole or in part, by 33 States. A list of States which have informed IMCO that they have adopted in whole or in part or that they are considering adopting the said Code is given in annex II.

11. A reprint of the IMDG Code in three bound volumes was published in 1972 and supplements, approved by the IMCO Maritime Safety Committee, have since been published once a year. A new revised edition of the Code in four volumes in a loose-leaf format has been published by IMCO and has been available since 1 March 1978.

12. For reasons of uniformity, the IMCO Maritime Safety Committee has agreed that the IMDG Code and its annexes, approved in May 1976, should be implemented on 1 September 1978, six months after publication of the English version of the new edition in the loose-leaf format. Copies of the Code, which delegates may wish to refer to, have been made available to the Conference secretariat.

Application of the rules governing the carriage of dangerous goods

13. The Code lays down basic principles. Recommendations for good practice and detailed provisions for individual substances, articles or materials are included in the General Introduction, annex I, the introduction to the various classes and in the individual schedules, for example, on:

- Classification
- Flashpoint test method
- Identification and marking
  Labels
- Shipping documents
- Packing
- Freight container traffic
- Portable tanks and road tank vehicles
- Stowage
- Segregation
- Fire prevention and fire-fighting
- The carriage of dangerous goods on roll-on/ roll-off ships
  The carriage of dangerous goods in limited quantities
- The carriage of dangerous goods in ship-borne barges on barge-carrying ships

Classification

14. Dangerous goods have been divided into the following classes:

Class 1 – Explosives
Class 2 - Cases: compressed, liquified or dissolved under pressure
Class 3 – Inflammable liquids

[1] Это заявление воспроизводится и распространяется только на английском языке в соответствии со статьей 59 правил процедуры Конференции.

Class 4 – Inflammable solids or substances
Class 5 – Oxidizing substances
Class 6 – Poisonous (toxic) and infectious substances
Class 7 – Radioactive substances
Class 8 – Corrosives
Class 9 – Miscellaneous dangerous substances

"Not otherwise specified" (N.O.S.)

15. In order to cover substances not listed by name in the Code, because shipments are infrequent or because a product is new in international trade, "not otherwise specified" (N O S.) entries have also been included, with the effect that all dangerous substances are in fact covered by the Code. In some cases the packing, stowage and segregation requirements are referred to the competent authority for specification or approval. It was recently agreed within IMCO that substances covered by these entries may only be shipped with the approval of the competent authority of the country concerned. The correct technical name of the substances shall be marked on their packagings and be mentioned in all documents required for their shipment. Cases may arise, however, where certain substances not listed in the Code are nevertheless regulated by the competent authority of a particular country. The consignor should ensure that such requirements are met when applicable.

Identification and Marking

16. Each receptacle containing dangerous goods shall be marked with the correct technical name (trade names shall not be used) and identified with a distinctive label or stencil of the label so as to make clear the dangerous character. Each receptacle shall be so labelled – except receptacles containing chemicals packed in limited quantities and large shipments which can be stowed, handled and identified as a unit.

Correct technical name

17. When dangerous goods are offered for carriage by sea they should be identified on all shipping documents by a correct technical name and, where appropriate, by a United Nations number. Trade names do not satisfy this requirement until they have come into common international use, although they may be utilized on shipping documents and packages in addition to the correct technical name. A name under which a substance is commonly known may be considered to be a correct technical name provided it is sufficiently informative to enable interested parties to find out the chemical name by consultation of readily available general literature. When several technical names are in use for the same substance, one of these names has been chosen as the preferred "correct" technical name, the other names being secondary names. Initials only should not be used to describe a substance. Mixtures of substances should be declared under the name of the most dangerous constituent.

Labelling

18. The labelling system is based on the United Nations classification of dangerous goods. The system was established to make dangerous goods easily recognizable from a distance by the general appearance (symbol, colour and shape) of the labels they bear.

Shipping Documents

19. In all documents relating to the carriage of dangerous goods by sea where the goods are named, the correct technical name of the goods shall be used (trade names shall not be used) and the correct description given in accordance with the classification.

20. The shipping documents prepared by the shipper shall include or be accompanied by, a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packaged, marked and labelled and in proper condition for carriage.

21. Each ship carrying dangerous goods shall have a special list or manifest setting forth the dangerous goods on board and their location. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such special list or manifest.

Packing

22. The packing of dangerous goods shall be:

(*a*) Well made and in good condition;

(*b*) Of such a character that any inferior surface with which the contents may come in contact is not dangerously affected by the substance being conveyed; and

(*c*) Capable of withstanding the ordinary risks of handling and carriage by sea.

23. Where the use of absorbent or cushioning material is customary in the packing of liquids in receptacles that material shall be:

(*a*) Capable of minimizing the dangers to which the liquid may give rise,

(*b*) So disposed as to prevent movement and ensure that the receptacle remains surrounded; and

(*c*) Where reasonably possible, of sufficient quantity to absorb the liquid in the event of breakage of the receptacle.

24. The types of receptacles and packagings recommended in the IMDG Code are those which, based on extensive past experience, ensure a high degree of safety. Detailed specifications and a number of performance tests applicable to a wide range of receptacles and packages recommended in the IMDG Code, together with an illustrated glossary of packagings for the transport of dangerous goods are to be found in annex I to the IMDG Code.

25. The IMDG on marking, *inter alia*, requires as follows:

"Each packaging manufactured and intended for use according to these recommendations should bear indelible and clearly visible markings showing.

(*a*) The United Nations packaging symbol specified in 3.6.2;

(*b*) The specification identification designated for the packaging according to these recommendations; [see annex I to the IMDG Code]

(*c*) The State in whose territory the specified tests have been carried out. (The International Vehicle Registration Identification Code and the initials of the competent authority shall be permitted);

(*d*) The packaging group determined by tests for the packaging. The packaging group shall be indicated using the following designations:

'X' For packagings allowed for Groups I, II and III;
'Y' For packagings allowed for Groups II and III; and
'Z' For packaging allowed only for Group III.

The packaging group marking alone is considered valid for a liquid having a specific gravity not exceeding 1.2. When tested for a higher specific gravity, the specific gravity for which the packaging is tested should follow the group entry 'X', 'Y' or 'Z', as appropriate;

(*e*) The name of the manufacturer or other identification of the packaging specified by the competent authority; and,

(*f*) The year (last two digits) of manufacture (or reconditioning) of the packaging."

Annex I

States having accepted the International Convention foe the Safety of Life at Sea, 1960

	*Date of deposit of acceptance**
Haiti	17 March 1961
Norway	23 August 1961
France	16 October 1961
Viet Nam	8 January 1962
Ghana	22 March 1962
Peru	25 July 1962
United States of America	2 August 1962
Madagascar	13 September 1962

*After 26 May 1965 the Convention will enter into force for a Government three months after the date of the deposit of acceptance.

	*Date of deposit of acceptance**
Morocco	28 November 1962
Spain	22 January 1963
Greece	13 February 1963
Japan	23 April 1963
Tunisia	20 May 1963
Cuba	22 August 1963
Paraguay	11 September 1963
Algeria**	20 January 1964
Liberia	26 May 1964
United Kingdom of Britain and Northern Ireland**	11 June 1964
Netherlands	16 October 1964
Denmark	1 December 1964
Iceland	11 December 1964
Yugoslavia	23 February 1965
Saudi Arabia	3 May 1965
Finland	11 May 1965
Kuwait**	14 May 1965
Republic of Korea	21 May 1965
Germany, Federal Republic of**	25 May 1965
Canada	26 May 1965
Burma	12 July 1965
Cyprus	26 July 1965
Egypt**	27 July 1965
Union of Soviet Socialist Republics	4 August 1965
Philippines	11 August 1965
Malaysia	16 August 1965
Israel	5 October 1965
Panama	12 October 1965
Ivory Coast	2 November 1965
Nigeria	30 November 1965
Sweden	23 December 1965
Switzerland	12 January 1966
Belgium	10 February 1966
New Zealand	14 February 1966
Pakistan**	24 February 1966
India	28 February 1966
Lebanon	27 April 1966
Argentina	27 April 1966
Poland	29 April 1966
Italy	26 May 1966
Iran	31 May 1966
Turkey	2 June 1966
Portugal	14 June 1966
Mexico	22 June 1966
Trinidad and Tobago	6 September 1966
Chile	7 September 1966
Indonesia	26 October 1966
Gambia	1 November 1966
Romania**	12 December 1966
Ireland	14 February 1967
Brazil	8 March 1967
Somalia	30 March 1967
Czechoslovakia	5 July 1967
Nicaragua	9 October 1967
Bulgaria	16 October 1967
Mauritania	4 December 1967
South Africa	13 December 1967
Australia	20 December 1967
Maldives	29 January 1968
Jamaica	22 February 1968
Zaire	20 May 1968
Guinea	5 September 1968
Uruguay	19 September 1968
Syrian Arab Republic	24 December 1968
Venezuela	23 January 1969
Singapore	12 February 1969
Honduras	18 February 1969
Democratic Yemen	20 May 1969
Nauru	19 January 1970
Hungary**	24 March 1970
Monaco	25 March 1970
Senegal	9 April 1970
Zambia	2 September 1970
Democratic Kampuchea	24 November 1970
Equatorial Guinea	3 March 1972
Austria	4 August 1972
Fiji**	15 August 1972
Libyan Arab Jamahiriya	10 January 1973
Gabon	3 September 1973
China**	5 October 1973
Sri Lanka	10 May 1974
Ecuador	30 June 1975
Oman**	20 August 1975
Kenya	12 September 1975
Papua New Guinea**	18 May 1976
Bahamas**	22 July 1976
Seychelles	1 October 1976
German Democratic Republic**	11 November 1976
Tonga	12 April 1977

Annex II

States which have informed IMCO that they have adopted in whole or in part or that they are considering adopting the International maritime dangerous goods (IMDG) Code

Algeria
Argentina
Australia
Belgium
Canada
Chile
Denmark
Egypt
Finland
France
Germany, Federal Republic of
Greece
India
Ireland
Israel
Italy
Japan
Liberia
Netherlands
New Zealand
Norway
Pakistan
Peru
Poland
Republic of Korea
Saudi Arabia
South Africa
Spain
Sweden
Switzerland
Union of Soviet Socialist Republics
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
United States of America

**With declaration / reservation.

F. ДОКЛАД ВТОРОГО КОМИТЕТА

Документ A/CONF.89/11

[Подлинный текст на английском языке]
[30 марта 1978 года]

СОДЕРЖАНИЕ

		Пункты	Стр.
I.	ВВЕДЕНИЕ	1 — 7	132
	A. Представление доклада	1 — 3	132
	B. Выборы должностных лиц	4	132
	C. Заседания, организация работы и структура настоящего доклада	5 — 7	132
II.	РАССМОТРЕНИЕ ВТОРЫМ КОМИТЕТОМ ПРОЕКТА ПОЛОЖЕНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНВЕНЦИИ И ДРУГИХ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫХ ОГОВОРОК, ПОДГОТОВЛЕННОГО ГЕНЕРАЛЬНЫМ СЕКРЕТАРЕМ	8 — 62	
	Статья [ ]. Депозитарий	8 — 12	133
	Статья [ ]. Выполнение Конвенции	13 — 17	133
	Статья [ ]. Дата применения	18 — 22	134
	Статья [ ]. Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение	23 — 28	134
	Статья [ ]. Вступление в силу	29 — 35	135
	Статья [ ]. Внутренние перевозки	36 — 39	139
	Статья [ ]. Смешанные перевозки	40 — 47	139
	Статья [ ]. Денонсация	48 — 51	141
	Новая статья [ ]. Пересмотр и внесение поправок	52 — 57	141
	Заключительные положения Конвенции	58 — 62	142

I. Введение

A. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДОКЛАДА

1. В своей резолюции 31/100 от 15 декабря 1976 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций постановила созвать международную конференцию полномочных представителей в 1978 году в Нью-Йорке или в любом другом удобном месте, в отношении которого Генеральный секретарь может получить приглашение, для рассмотрения вопроса о морской перевозке грузов и закрепления результатов работы в международной конвенции и других таких документах, которые она может счесть необходимыми. Приглашение, полученное от правительства Федеративной Республики Германии, о проведении Конференции в Гамбурге (Федеративная Республика Германии) было принято Генеральным секретарем, и в соответствии с этим Конференция была проведена в Гамбурге с 6 по 31 марта 1978 года.

2. Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов открылась 6 марта 1978 года в Гамбургском Конгресс-центре (Гамбург, Федеративная Республика Германии). На своем 1-м пленарном заседании, проведенном 6 марта 1978 года, Конференция, в соответствии с правилом 43 своих правил процедуры, учредила два главных комитета: Первый комитет и Второй комитет. С учетом пересмотра этих вопросов Генеральным комитетом Конференция на своем 1-м пленарном заседании поручила Второму комитету рассмотреть подготовленный Генеральным секретарем проект положений в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений (A/CONF.89/6), за исключением проекта статьи «Оговорки».

3. В настоящем документе содержится доклад Второго комитета о рассмотрении переданных ему проектов статей.

B. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

4. На своем 3-м пленарном заседании 7 марта 1978 года Конференция единогласно избрала г-на Д. Попова (Болгария) Председателем Второго комитета. 14 марта 1978 года на 2-м заседании Второго комитета г-н Т.Д.А.М. де Бруина (Нидерланды) был избран заместителем Председателя, а г-н Н. Гейрос (Бразилия) — докладчиком Второго комитета.

C. ЗАСЕДАНИЯ, ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ И СТРУКТУРА НАСТОЯЩЕГО ДОКЛАДА

i) *Заседания*

5. Второй комитет провел 11 заседаний с 13 по 24 марта 1978 года.

ii) *Организация работы*

6. На своем 1-м заседании 13 марта 1978 года Второй комитет утвердил в качестве своей повестки дня предварительную повестку дня, содержащуюся в документе A/CONF. 89/C.2/L.1. Работа Комитета главным образом заключалась в поочередном рассмотрении проектов статей, представленных ему, и поправок к этим проектам статей, представленных представителями в ходе Конференции. После первоначального рассмотрения Вторым комитетом какой-либо статьи и касающихся ее поправок и с учетом решений, принятых в отношении этих поправок, эта статья передавалась Редакционному комитету.

iii) *План настоящего доклада*

7. В настоящем докладе изложена работа Второго комитета в отношении каждой статьи, представленной ему, в соответствии со следующей схемой:

a) текст проекта статьи, подготовленный Генеральным секретарем;

b) тексты поправок, если таковые были представлены, с кратким описанием хода их рассмотрения;

c) работа Второго комитета, подразделенная следующим образом:

i) заседания;

ii) рассмотрение статьи.

II. Рассмотрение Вторым комитетом проекта положений, касающихся осуществления Конвенции и других заключительных оговорок, подготовленного Генеральным секретарем

СТАТЬЯ [ ]. ДЕПОЗИТАРИЙ

A. ТЕКСТ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

8. Текст, подготовленный Генеральным секретарем, гласил:

«Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции».

B. ПОПРАВКИ

9. Поправки в отношении статьи по вопросу о депозитарии были представлены Союзом Советских Социалистических Республик, Угандой и совместно Эквадором и Индией.

10. Эти поправки сводились к следующему:

a) *Союз Советских Социалистических Республик* (A/CONF. 89/C.2/L.3) и *Уганда* (A/CONF. 89/C. 2/L.4)

Исключить эту статью и добавить ее содержание к пункту 4 статьи по вопросу о подписании, ратификации [принятии, утверждении], присоединении.

[Поправка отклонена; см. пункт 12, ниже.]

b) *Эквадор и Индия* (A/CONF. 89/C.2/L.9)

Добавить в конце статьи следующее выражение: «и выполняет все функции депозитария».

[Поправка снята; см. пункт 12, ниже.]

C. РАБОТА ВТОРОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

11. Второй комитет рассматривал эту статью на 1-м и 2-м заседаниях 13 и 14 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

12. На 2-м заседании поправка Союза Советских Социалистических Республик (A/CONF. 89/C.2/L.3) в той степени, в какой она касается статьи по вопросу о депозитарии, была отклонена. На том же заседании поправка, представленная Угандой (A/CONF. 89/C.2/L.4), также была отклонена; поправка, представленная Эквадором и Индией (A/CONF. 89/C.2/L.9), была снята, и был утвержден текст, подготовленный Генеральным секретарем.

СТАТЬЯ [ ]. ВЫПОЛНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ

A. ТЕКСТ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

13. Текст, подготовленный Генеральным секретарем, гласит:

«[1. Если Договаривающееся государство имеет две или более территориальные единицы, в которых [в соответствии с его конституцией] применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации [принятия, утверждения] или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них и может изменить свое заявление путем представления другого заявления в любое время.

2. Заявления, сделанные во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации [принятии или утверждении].

3. Заявления, сделанные в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, и подтверждение заявлений, сделанное в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, излагаются в письменном виде, и официальное уведомление о них направляется депозитарию.

4. В заявлениях прямо указываются те территориальные единицы, к которым применяется настоящая Конвенция.

5. Заявления, сделанные в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, вступают в силу одновременно с вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства, за исключением заявлений, официальное уведомление о которых депозитарий получил лишь после такого вступления в силу. Такие заявления вступают в силу в день получения депозитарием официального уведомления о них. Если в официальном уведомлении о таких заявлениях указано, что они вступают в силу в день, указанный в таком уведомлении, и этот день

приходится на более поздний срок, чем день получения такого официального уведомления депозитарием, то эти заявления вступают в силу в день, приходящийся на более поздний срок.

6. Если Договаривающееся государство, указанное в пункте 1 настоящей статьи, не сделает заявления в момент подписания, ратификации [принятия, утверждения] или присоединения, Конвенция будет действовать во всех территориальных единицах этого государства.]»

B. ПОПРАВКИ

14. Поправки в отношении статьи по вопросу о выполнении Конвенции были представлены Индией и Угандой.

15. Эти поправки сводились к следующему:

Статья в целом

Индия (A/CONF. 89/C.2/L.10)

Исключить эту статью.

[Поправка принята; см. пункт 17, ниже.]

Пункт 4

Уганда (A/CONF. 89/C.2/L.5)

Исключить пункт 4 этой статьи.

[Поправка отклонена; см. пункт 17, ниже.]

C. РАБОТА ВТОРОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

16. Второй комитет рассматривал эту статью по вопросу о выполнении Конвенции на своих 1-м и 7-м заседаниях 13 и 21 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

17. На 7-м заседании поправка, предложенная Угандой (A/CONF.89/C.2/L.5), была отклонена, а поправка, предложенная Индией (A/CONF.89/C. 2/L.10), была принята.

СТАТЬЯ [ ]. ДАТА ПРИМЕНЕНИЯ

A. ТЕКСТ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

18. Текст, подготовленный Генеральным секретарем, гласил:

«Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, заключенным в день ее вступления в силу в отношении этого государства или позднее».

B. ПОПРАВКИ

19. Совместная поправка к этой статье была представлена Эквадором и Индией.

20. Эта поправка сводилась к следующему:

Эквадор и Индия (A/CONF. 89/C.2/L.7)

Исключить эту статью и добавить ее в качестве одного из пунктов к статье по вопросу о вступлении в силу.

[Поправка принята; см. пункт 22, ниже.]

C. РАБОТА ВТОРОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

21. Второй комитет рассматривал эту статью по вопросу о дате применения на 1-м и 2-м заседаниях 13 и 14 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

22. На 2-м заседании поправка, представленная Эквадором и Индией (A/CONF. 89/C.2/L.7), была принята.

СТАТЬЯ [ ]. ПОДПИСАНИЕ, РАТИФИКАЦИЯ [ПРИНЯТИЕ, УТВЕРЖДЕНИЕ], ПРИСОЕДИНЕНИЕ

A. ТЕКСТ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

23. Текст, подготовленный Генеральным секретарем, гласит:

«1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами до ...* в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации [принятию или утверждению] подписавшими ее государствами.

3. После...* настоящая Конвенция открыта для присоединения всеми не подписавшими ее государствами.

4. Ратификационные грамоты, документы о [принятии, утверждении] и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

---

* Будет включен один и тот же срок».

B. ПОПРАВКИ

24. Поправки к статье по вопросу о подписании, ратификации [принятии, утверждении], присоединении были представлены Союзом Советских Социалистических Республик, Угандой и Индией.

25. Эти поправки сводились к следующему:

a) *Союз Советских Социалистических Республик* (A/CONF. 89/C.2/L.3)

Сформулировать эту статью следующим образом:

«*Статья* [ ]. *Подписание, ратификация, присоединение*

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами до ... и затем будет открыта для присоединения.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами.

3. Ратификационные грамоты и документы о присоединении к Конвенции сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который является депозитарием настоящей Конвенции».

[Поправка частично отклонена и частично снята; см. пункт 27, ниже.]

b) *Уганда* (A/CONF. 89/C.2/L.4)

Объединить пункт 4 этой статьи со статьей по вопросу о депозитарии следующим образом:

«Документы о ратификации (принятии, утверждении) и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю, который настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции».

[Поправка отклонена; см. пункт 27, ниже.]

c) *Индия* (A/CONF. 89/C.2/L.8)

Сформулировать эту статью следующим образом:

«Статья [ ]. Подписание, ратификация, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами в течение одного года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами.

3. По истечении одного года настоящая Конвенция открыта для присоединения к ней всех не подписавших ее государств.

4. Документы о ратификации и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций».

[Поправка принята с изменениями; см. пункт 28, ниже.]

C. РАБОТА ВТОРОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

26. Второй комитет рассматривал эту статью на своих 1 — 3-м заседаниях 13, 14 и 15 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

27. На 2-м заседании поправка, предложенная Союзом Советских Социалистических Республик (A/CONF. 89/C.2/L.3), в той степени, в какой она касается связи этой статьи со статьей по вопросу о депозитарии, а также поправка Уганды (A/CONF. 89/C.2/L.4) были отклонены. Кроме того, были сняты остальные положения поправки, представленной Союзом Советских Социалистических Республик.

28. На 3-м заседании была принята поправка, предложенная Индией (A/CONF. 89/C.2/L.8). Однако на 3-м заседании Комитет также принял следующие два исправления этой поправки, внесенные в устной форме Бразилией и Японией соответственно:

a) Конвенция должна быть открыта для подписания до 30 апреля 1979 года;

b) в пункте 2 этой статьи сразу же после слова «ратификация» следует вставить слова «принятию или утверждению», а в пункте 4 этой статьи сразу же после слова «ратификации» следует вставить слова «принятии или утверждении».

СТАТЬЯ [ ]. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

A. ТЕКСТ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

29. Текст, подготовленный Генеральным секретарем, гласит:

Альтернатива A

«1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты сдачи на хранение... ратификационной грамоты или документа о [принятии, утверждении] или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающейся стороной настоящей Конвенции, после даты сдачи на хранение... ратификационной грамоты или документа о [принятии, утверждении] или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства».

Альтернатива B

«1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты, по состоянию на которую не менее ... государств, общий тоннаж торгового флота которых составляет не менее... процентов брутто-регистровых тонн мирового торгового флота, стали ее Договаривающимися государствами в соответствии со статьей [ ].

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи общий тоннаж флота Договаривающегося государства и брутто-регистровый тоннаж мирового торгового флота определяются по данным, содержащимся [в Регистре судов Ллойда, статистические таблицы за 197....год, таблица 1, в отношении мирового торгового флота] [в выпуске Регистра судов Ллойда, статистические таблицы, таблица 1, в отношении мирового торгового флота, опубликованном непосредственно до наступления дня, когда самое последнее Договаривающееся государство, засчитываемое для целей пункта 1 настоящей статьи, становится Договаривающейся стороной].

3. В отношении каждого государства, которое становится Договаривающейся стороной настоящей Конвенции в течение одного года, указанного в пункте 1 настоящей статьи, или после его истечения, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени данного государства».

Альтернатива C

«1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты, по состоянию на которую не менее ... государств, включая ... государств, общий тоннаж торгового флота которых составляет не менее ... брутто-регистровых тонн, стали ее Договаривающимися государствами в соответствии со статьей [ ].

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи общий тоннаж торгового флота Договаривающегося государства определяется по данным, [содержащимся в Регистре судов Ллойда, статистические таблицы за 197... год, таблица 1, в отношении мирового торгового флота], [содержащимся в отношении любого Договаривающегося государства в самом последнем выпуске Регистра судов Ллойда, статистические таблицы, таблица 1, в отношении мирового торгового флота, опубликованном до наступления дня, когда это государство стало Договаривающимся государством].

3. В отношении каждого государства, которое становится Договаривающейся стороной настоящей Конвенции в течение одного года, указанного в пункте 1 настоящей статьи, или после его истечения, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени данного государства».

Альтернатива D

«1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты, по состоянию на которую не менее ... государств, в портах которых погружается или разгружается не менее ... процента общего веса грузов, погруженных и разгруженных в ходе международных морских перевозок, стали ее Договаривающимися государствами в соответствии со статьей [ ].

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи общий вес грузов, погруженных и разгруженных в ходе международных морских перевозок, и вес грузов, погруженных и разгруженных в ходе международных морских перевозок в портах Договаривающегося государства, определяется по данным, [содержащимся в Статистическом ежегоднике Организации Объединенных Наций, 197... год, таблица..., «Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping» за 197... год], [содержащимся в отношении последнего года, на который даются статистические данные, в Статистическом ежегоднике Организации Объединенных Наций, опубликованном непосредственно до наступления дня, когда самое последнее Договаривающееся государство, засчитываемое для целей пункта 1, становится Договаривающимся государством, в таблице, озаглавленной «Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping»].

3. В отношении каждого государства, которое становится Договаривающейся стороной настоящей Конвенции в течение одного года, указанного в пункте 1 настоящей статьи, или после его истечения, эта Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после передачи на хранение соответствующего документа от имени данного государства».

Альтернатива X

«[3.] [4.] Любое государство, которое является стороной в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе (Конвенция 1924 года), став Договаривающимся государством настоящей Конвенции, уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о своей денонсации указанной Конвенции, с тем чтобы Конвенция 1924 года прекратила свое действие в отношении данного государства одновременно с вступлением настоящей Конвенции в силу в отношении этого государства. В период со дня сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций последней ратификационной грамоты или документа о [принятии, утверждении] или присоединении, требуемого в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи для вступления в силу настоящей Конвенции, для целей настоящего пункта любое государство может обратиться к правительству Бельгии с просьбой считать направленное таким государством уведомление о его денонсации Конвенции 1924 года полученным в первый день месяца, следующего за этим днем.

[4.] [5.] По получении на хранение последней ратификационной грамоты или документа о [принятии, утверждении] или присоединении, требуемого в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи для вступления в силу настоящей Конвенции, депозитарий настоящей Конвенции сообщает правительству Бельгии как депозитарию Конвенции 1924 года дату приема на хранение такого документа и названия Договаривающихся государств этой Конвенции по состоянию на эту дату».

Альтернатива Y

«[3.] [4.] Любое государство, являющееся стороной Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года

(Конвенция 1924 года), став Договаривающимся государством настоящей Конвенции, уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о своей денонсации указанной Конвенции заявлением о том, что эта денонсация вступает в силу с момента вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

[4.] [5.] После вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи депозитарий настоящей Конвенции уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о дате такого вступления в силу и о названиях Договаривающихся государств, в отношении которых настоящая Конвенция вступила в силу.

[5.] [6.] Положения пункта [3] [4] настоящей статьи применяются соответственно в отношении государств-участников подписанного 23 февраля 1968 года Протокола о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе».

B. ПОПРАВКИ

30. К статье о вступлении в силу поправки были представлены Индонезией, Японией, Бангладеш, Индией и Угандой совместно, Францией, Австралией и Бразилией.

31. Эти поправки сводились к следующему:

Альтернативы A, B, C и D

a) *Индонезия* (A/CONF. 89/C.2/L.2)

Сформулировать пункт 1 этой статьи следующим образом:

«Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты, по состоянию на которую не менее ... государств стали ее Договаривающимися государствами».

[Поправка принята в принципе; см. пункт 34, ниже.]

b) *Япония* (A/CONF. 89/C.2/L.12)

Принять альтернативу B со следующими изменениями:

i) в пункте 1 альтернативы B вставить вместо первого многоточия цифру «24», а вместо второго — цифру «25».

ii) в пункте 2 заменить соответствующие фразы в скобках следующим:

«в Регистре судов Ллойда, статистические таблицы за 1977 год, таблица 2 «World Fleets — analysis by principal types» в отношении судов для перевозки генеральных грузов (включая грузопассажирские суда) и контейнеровозов (полностью ячеистых), исключая резервный флот Соединенных Штатов Америки и американский и канадский флот на Великих Озерах».

[Поправка отклонена; см. пункт 34, ниже.]

c) *Бангладеш, Индия и Уганда* (A/CONF. 89/C.2/L.15)

Сформулировать первые три пункта этой статьи следующим образом:

«1. Настоящая Конвенция вступает в силу с тридцатого дня месяца, следующего за датой сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или двадцатого документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающейся стороной настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или двадцатого документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с тридцатого дня, следующего за истечением шести месяцев после сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3. Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, заключенным в день вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства или позднее».

[Поправка снята; см. пункт 34, ниже.]

d) *Франция* (A/CONF. 89/C.2/L.16)

Принять альтернативу C и в пункте 1 альтернативы C внести цифру «15» вместо первого многоточия, цифру «5» вместо второго многоточия и слова «1 миллиона» вместо третьего многоточия.

[Поправка снята; см. пункт 34, ниже.]

e) *Австралия* (A/CONF. 89/C.2/L.18)

Сформулировать первые три пункта этой статьи следующим образом:

«1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающейся стороной настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3. Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, заключенным в день вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства или позднее».

[Поправка принята; см. пункты 34 и 35, ниже.]

Альтернативы X и Y

a) *Бразилия* (A/CONF. 89/C.2/L.20)

Принять следующую новую альтернативу Z:

«1. Любое государство, которое является стороной Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе (Конвенция 1924 года), став Договаривающимся государством настоящей Конвенции, прилагает к своему документу о ратификации, утверждении, принятии или присоединении уведомление о денонсации Конвенции 1924 года, сопроводив его просьбой о том, чтобы уведомление о денонсации немедленно направлялось депозитарием настоящей Конвенции правительству Бельгии как депозитарию упомянутой Конвенции 1924 года, с тем чтобы в отношении денонсирующего государства денонсация вступала в силу одновременно со вступлением настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно по отношению к государствам — участникам Протокола, подписанного 23 февраля 1968 года, с тем чтобы внести поправку в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную 25 августа 1924 года в Брюсселе».

[Поправка снята; см. пункт 33, ниже.]

b) *Австралия* (A/CONF. 89/C.2/L.21)

Добавить новую статью о денонсации, сформулированную следующим образом:

«*Новая статья [ ]. Денонсация других конвенций*

1. Любое Государство, являющееся стороной Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе (Конвенция 1924 года), став Договаривающимся Государством настоящей Конвенции, прилагает к своему документу о ратификации, утверждении, принятии или присоединении уведомление о денонсации Конвенции 1924 года.

2. Такое Государство направляет уведомление о денонсации депозитарию настоящей Конвенции в сроки, позволяющие депозитарию настоящей Конвенции направить это уведомление правительству Бельгии как депозитарию Конвенции 1924 года в первый день месяца, следующего за месяцем его получения депозитарием настоящей Конвенции.

3. В первый день месяца, следующего за месяцем получения депозитарием настоящей Конвенции двадцатого документа о ратификации, утверждении, принятии или присоединении, депозитарий настоящей Конвенции направляет все полученные им уведомления о денонсации Конвенции 1924 года правительству Бельгии как депозитарию Конвенции 1924 года.

4. Впоследствии депозитарий настоящей Конвенции направляет правительству Бельгии как депозитарию Конвенции 1924 года каждое уведомление о денонсации Конвенции 1924 года в первый день месяца, следующего за месяцем получения такого уведомления.

5. Положения предшествующих пунктов настоящей статьи применяются соответственно в отношении Государств — участников Протокола, подписанного 23 февраля 1968 года, с целью внесения поправок в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года».

[Поправка отклонена; см. пункт 33, ниже.]

C. РАБОТА ВТОРОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

32. Второй комитет рассмотрел эту статью на своих 4 — 8-м и 11-м заседаниях в период с 16 по 24 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

33. На 7-м заседании поправка Бразилии (A/CONF. 89/C.2/L.20) была снята в пользу поправки Австралии (A/CONF. 89/C.2/L.21). На этом же 7-м заседании поправка Австралии (A/CONF. 89/C.2/L.21) была отклонена и была принята альтернатива Y в тексте, подготовленном Генеральным секретарем.

34. На 11-м заседании поправка Франции (A/CONF. 89/C.2/L.16) была снята, а поправка Бангладеш, Индии и Уганды (A/CONF. 89/C.2/L.15) была снята в пользу поправки Австралии (A/CONF. 89/C.2/L.18). На 11-м заседании Комитет принял в принципе положения о вступлении в силу, содержащиеся в альтернативе A текста, подготовленного Генеральным секретарем, а также в поправках Индонезии (A/CONF. 89/C.2/L.2) и Австралии (A/CONF. 89/C.2/L.18), и тем самым отклонил поправку Японии (A/CONF. 89/C.2/L.12). На этом же 11-м заседании была принята формулировка, содержащаяся в поправке Австралии (A/CONF. 89/C.2/L.18), однако без ссылки на количество государств, упоминаемых в ней.

35. На 11-м заседании Комитет отклонил 38 голосами против 14 при 2 воздержавшихся устную поправку Канады о том, что для вступления Конвенции в силу число Государств-участников должно составлять 30. На 11-м заседании Комитет отклонил 27 голосами против 13 при 11 воздержавшихся устную поправку Уганды о том, что для вступления в силу требуется 25 государств-участников. На этом же 11-м заседании Комитет принял 40 голосами против 5 при 7 воздержавшихся поправку Австралии (A/CONF. 89/C.2/L.18) в отношении предложенного в ней количества государств, а именно 20, требуемых для вступления в силу.

СТАТЬЯ [ ]. ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ

A. ТЕКСТ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

36. В тексте, подготовленном Генеральным секретарем, предусматривалось следующее:

«Договаривающееся государство может применять в соответствии со своим национальным законодательством положения настоящей Конвенции в отношении внутренних перевозок».

B. ПОПРАВКИ

37. К статье, касающейся внутренних перевозок, не было представлено никаких поправок в письменной форме. Однако Норвегия внесла устное предложение об исключении этой статьи.

C. РАБОТА ВТОРОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

38. Второй комитет рассмотрел статью о смешанных перевозках на своем 6-м заседании 20 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

39. На 6-м заседании была утверждена представленная Норвегией в устной форме поправка об исключении статьи, касающейся внутренних перевозок.

СТАТЬЯ [ ] . СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

A. ТЕКСТ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

40. Текст, подготовленный Генеральным секретарем, предусматривал следующее:

Альтернатива A[1]

«1. При условии соблюдения пункта 3 этой статьи положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам перевозки грузов, исполнение которых требует, чтобы грузы перевозились морем между двумя различными государствами, однако они применимы таким образом только в рамках такой морской перевозки.

2. Настоящая Конвенция применяется к такой морской перевозке, какая осуществляется по договору морской перевозки груза между портами, находящимися в двух различных государствах, по смыслу пункта 1 статьи 2 настоящей Конвенции.

3. Действие настоящей статьи в отношении какого-либо конкретного вида договора перевозки груза может быть прекращено в результате вступления в силу какой-либо последующей конвенции, если она регулирует данный вид договора и если она содержит положение о замене настоящей конвенции».

Альтернатива B[2]

«Положения настоящей Конвенции не применяются к морской перевозке грузов в связи со смешанной перевозкой грузов при условии, что оператор такой перевозки несет ответственность за всю перевозку согласно Международной конвенции о смешанной перевозке грузов, заключенной под эгидой Организации Объединенных Наций или ее любого специализированного учреждения, или согласно международно-правовым нормам, вводящим ее в действие».

Альтернатива C[3]

«Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению какой-либо международной конвенции, касающейся договоров перевозки грузов с помощью двух или более видов транспорта и заключенной под эгидой Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений».

B. ПОПРАВКИ

41. Поправки к статье о смешанных перевозках были представлены совместно Федеративной Республикой Германии и Нидерландами, Японией, Австралией, Соединенным Королевством, совместно Индией, Ираком, Пакистаном, Сьерра Леоне, Угандой и Филиппинами, к которым позднее присоединился Заир, Францией и Швецией.

42. Эти поправки сводились к следующему:

a) *Федеративная Республика Германии и Нидерланды* (A/CONF. 89/C.2/L.11)

i) внести в альтернативу B следующий пункт:

«Положения настоящей Конвенции не применяются, когда перевозка подпадает под режим гражданской ответственности, предусмотренный положениями любой другой международной конвенции о перевозке грузов иным видом транспорта, в той степени, в какой эти положения должны в обязательном порядке применяться к морской перевозке грузов».

ii) в случае отклонения альтернативы B включить данный пункт в альтернативу A или C или в любую другую формулировку статьи о смешанных перевозках.

[Поправка снята; см. пункт 46, ниже.]

b) *Япония* (A/CONF. 89/C.2/L.13)

Данная статья должна формулироваться следующим образом:

«Несмотря на положения пункта 5 статьи 1, настоящая Конвенция прекращает действовать в отношении договора, предполагающего перевозку

[1] Данная альтернатива была предложена представителем Австралии в ходе обсуждения на девятой сессии ЮНСИТРАЛ проекта статей, касающихся осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений (A/CN.9/115 и Add.1).

[2] Данная альтернатива была предложена также представителем Федеративной Республики Германии.

[3] Данная альтернатива была предложена также представителем Норвегии.

морем, а также перевозку некоторыми другими способами, после того как международная конвенция, регулирующая такой вид договора, вступит в силу в отношениях между государствами — участниками такой Конвенции».

[Поправка снята; см. пункт 46, ниже.]

c) *Австралия* (A/CONF. 89/C.2/L.17)

Данная статья должна формулироваться следующим образом:

«В случае вступления в силу какой-либо Конвенции, касающейся прав и обязанностей сторон договора морской перевозки грузов, а также перевозки некоторыми другими способами, настоящая Конвенция не применяется к такой перевозке между государствами — участниками такой Конвенции при условии, что перевозчик несет ответственность за всю перевозку в соответствии с такой Конвенцией».

[Поправка снята; см. пункт 46, ниже.]

d) *Соединенное Королевство* (A/CONF. 89/C.2/L.19)

Данная статья должна формулироваться следующим образом:

«Настоящая Конвенция не затрагивает применения какой-либо международной конвенции, применяемой в обязательном порядке к договорам перевозки грузов между двумя или более видами транспорта, включая морской транспорт, или к перевозке в соответствии с этими договорами, или применения какого-либо национального закона, дающего силу такой международной конвенции».

[Поправка снята; см. пункт 46, ниже.]

e) *Индия, Ирак, Пакистан, Сьерра Леоне, Уганда и Филиппины, к которым позднее присоединился Заир* (A/CONF. 89/C.2/L.22)

Исключить статью о смешанных перевозках.

[Поправка снята; см. пункт 46, ниже.]

f) *Франция* (A/CONF. 89/C.2/L.23)

Данная статья должна гласить:

«Ничто в настоящей Конвенции не противоречит применению какой-либо международной конвенции, регулирующей в обязательном порядке [договоры] перевозки груза двумя или более видами транспорта, включая морскую перевозку, или любого национального законодательства, подтверждающего применение такой конвенции».

[Поправка снята, см. пункт 46, ниже.]

g) *Швеция* (A/CONF. 89/C.2/L.25)

Утвердить альтернативу C, дополнив ее текстом следующего содержания:

«или международной конвенции регионального характера, касающейся перевозки грузов железнодорожным транспортом».

[Поправка снята; см. пункт 46, ниже.]

C. РАБОТА ВТОРОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

43. Второй комитет рассмотрел статью о смешанных перевозках на своих 7, 8, 9 и 10-м заседаниях с 21 по 24 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

44. На 8-м заседании Австралия сняла альтернативу A в пользу поправки Австралии (A/CONF. 89/C.2/L.17), Федеративная Республика Германии сняла альтернативу B в пользу поправки Федеративной Республики Германии и Нидерландов (A/CONF. 89/C.2L.11), а Норвегия сняла альтернативу C в пользу поправки Швеции (A/CONF. 89/C. 2/L.25)

45. На 9-м заседании Комитет принял решение предусмотреть исключающую оговорку в отношении некоторых существующих международных или региональных конвенций и учредил Специальную рабочую группу в составе представителей Ганы, Германской Демократической Республики, Индии, Кубы, Нидерландов, Соединенного Королевства, Таиланда, Франции и Эквадора для рассмотрения формулировки такой оговорки. На 9-м заседании Комитет постановил также не включать положения о соотношении настоящей Конвенции с будущей конвенцией о смешанных перевозках.

46. На 10-м заседании поправки Федеративной Республики Германии и Нидерландов (A/CONF. 89/C.2/L.11), Японии (A/CONF. 89/C.2/L.13), Австралии (A/CONF. 89/C.2/L.17), Соединенного Королевства (A/CONF. 89/C.2/L.19), Индии, Ирака, Пакистана, Филиппин, Сьерра Леоне, Уганды и Заира (A/CONF. 89/C.2/L.22), Франции (A/CONF. 89/C.2/L.23) и Швеции (A/CONF. 89/C.2/L.25) были сняты в пользу подготовленного Специальной рабочей группой следующего проекта текста (A/CONF. 89/C.2/L.27):

«Статья [ ]. Соотношение с другими транспортными конвенциями

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует Договаривающимся государствам применять какую-либо другую международную конвенцию, которая уже действует в момент вступления в силу настоящей Конвенции и которая применяется в обязательном порядке к договорам перевозки груза главным образом неморским транспортом. Настоящее положение применяется также к любому последующему пересмотру или изменению такой международной конвенции».

47. На 10-м заседании Комитет постановил 31 голосом против 11 при 11 воздержавшихся утвердить содержание проекта статьи, предложенного Специальной рабочей группой (A/CONF. 89/C.2/L. 27). На 10-м заседании Комитет отклонил также 22 голосами против 22 при 10 воздержавшихся устное предложение Филиппин об исключении второго предложения текста Рабочей группы. На 10-м засе-

лании Комитет постановил также 21 голосом против 18 при 15 воздержавшихся утвердить устную поправку Австралии о замене содержащихся в первом предложении указанного текста слов «в момент вступления в силу» словами «на дату» и, таким образом, утвердил проект статьи, подготовленный Специальной рабочей группой с внесенными в него поправками.

СТАТЬЯ [ ]. ДЕНОНСАЦИЯ

A. ТЕКСТ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

48. Текст, подготовленный Генеральным секретарем, гласит:

«1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована любым Договаривающимся государством путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация вступает в силу по истечении... после получения депозитарием такого уведомления. Если в таком уведомлении указан более длительный период, то денонсация вступает в силу по истечении этого периода после получения депозитарием такого уведомления».

B. ПОПРАВКИ

49. К статье о денонсации не было представлено каких-либо письменных поправок. Однако Нидерланды представили устное предложение, к которому Норвегия представила устную поправку, предусматривающее заполнение пропуска в пункте 2 этой статьи словами «в первый день месяца по истечении одного года».

C. РАБОТА ВТОРОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

50. Второй комитет рассмотрел статью о денонсации на своем 7-м заседании 21 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

51. На 7-м заседании был утвержден текст, подготовленный Генеральным секретарем, с устными поправками Нидерландов и Норвегии.

НОВАЯ СТАТЬЯ [ ]. ПЕРЕСМОТР И ВНЕСЕНИЕ ПОПРАВОК

A. ПРЕДЛОЖЕНИЯ

52. Предложения в отношении новой статьи, касающейся пересмотра Конвенции и влияния поправок, внесенных в Конвенцию, были представлены Германской Демократической Республикой, Объединенной Республикой Танзанией, Францией и Норвегией.

53. Эти предложения сводились к следующему:

a) *Германская Демократическая Республика* (A/CONF. 89/C.2/L.6)

«Новая статья [ ]

1. Вступление в силу любой поправки, любого пересмотра или любых других изменений Конвенции ведет к тому, что настоящая Конвенция прекращает также действие в отношении тех государств — участников настоящей Конвенции, которые не ратифицировали новый документ или не присоединились к нему.

2. Любой пересмотр настоящей Конвенции или любая поправка к ней вступают в силу, если большинство в две трети государств — участников настоящей Конвенции ратифицировали новый документ или присоединились к нему».

[Поправка снята; см. пункт 54, ниже.]

b) *Объединенная Республика Танзания* (A/CONF. 89/C.2/L.14)

Включить новую статью, предусматривающую проведение конференции по рассмотрению действия Конвенции через три года после вступления в силу Конвенции.

[Поправка снята; см. пункт 54, ниже.]

c) *Франция* (A/CONF. 89/C.2/L.24)

«Новая статья [ ] Пересмотр величины пределов ответственности

Величина, установленная в статье... настоящей Конвенции, может быть изменена в соответствии со следующими положениями:

a) «Правительство-депозитарий» созывает Договаривающиеся стороны на Конференцию по пересмотру каждые пять лет начиная с даты подписания настоящей Конвенции.

Если Конвенция не вступает в силу в течение пяти лет после ее подписания, первая Конференция по пересмотру проводится в течение одного года с момента вступления в силу Конвенции. Последующие Конференции по пересмотру проводятся через каждые пять лет после этой даты.

b) Единственной целью Конференции по пересмотру является изменение — если будут основания – величины пределов, установленных в статье ... настоящей Конвенции.

c) Если Конференция по пересмотру утверждает большинством в две трети голосов новую величину пределов ответственности, то эта поправка вступает в силу на следующих условиях:

i) Эта поправка направляется «правительством-депозитарием» всем Договаривающимся сторонам для принятия и всем государствам, подписавшим Конвенцию, для информации.

ii) Поправка считается принятой по истечении 6 месяцев с даты ее утверждения, если только в течение этого периода по меньшей мере одна треть Договаривающихся сторон не направит возражение «правительству-депозитарию».

iii) Поправка, принятая таким образом, вступает в силу на 60-й день после ее принятия для всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые до истечения

этого срока сделали заявление о том, что эта поправка не является для них обязательной.

d) Для всех государств, которые становятся сторонами Конвенции после вступления в силу какой-либо такой поправки, Конвенция с такой поправкой является обязательной».

[Поправка передана в Первый комитет; см. пункт 56, ниже.]

d) *Норвегия* (A/CONF. 89/C.2/L.26)

«Статья [ ]. Пересмотр и внесение поправок

1. Депозитарий может созвать конференцию в целях пересмотра настоящей Конвенции и внесения в нее поправок.

2. Депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств настоящей Конвенции для ее пересмотра или внесения в нее поправок по просьбе не менее [⅓] Договаривающихся государств.

3. Решение о внесении поправок в Конвенцию принимается большинством в ⅔ Договаривающихся государств, присутствующих и участвующих в голосовании на такой конференции.

4. Любая поправка, принятая в соответствии с положениями настоящей статьи, вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после сдачи на хранение документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении [⅔] Договаривающихся государств.

5. [5. После вступления в силу поправки Конвенция прекращает действовать в отношении любого государства — участника Конвенции, которое не ратифицировало, не приняло, не утвердило такую поправку или не присоединилось к ней.]

6. [5]. После вступления в силу поправки к настоящей Конвенции любой сданный на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении рассматривается как относящийся к Конвенции с внесенными в нее поправками».

[Поправка частично снята и частично принята; см. пункт 57, ниже.]

B. РАБОТА ВТОРОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

54. Второй комитет рассмотрел предложения, касающиеся новой статьи по вопросу о пересмотре и внесении поправок на своем 11-м заседании 24 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

55. На 11-м заседании предложения, представленные Германской Демократической Республикой (A/CONF. 89/C.2/L.6) и Объединенной Республикой Танзанией (A/CONF. 89/C.2/L.14), были сняты в пользу предложения Норвегии (A/CONF. 89/C.2/L. 26).

56. На 11-м заседании Комитет решил передать в Первый комитет предложение Франции (A/CONF. 89/C.2/L.24). На том же заседании представитель Индии представил следующее устное предложение:

«Статья [ ]. Пересмотр

1. По истечении пяти лет с даты вступления в силу настоящей Конвенции любое Договаривающееся государство в любое время может сделать запрос о пересмотре настоящей Конвенции, направив письменное уведомление Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Генеральная Ассамблея организации Объединенных Наций определяет меры, если таковые будут необходимыми, которые должны быть приняты в связи с таким запросом».

57. Устное предложение Индии было отклонено на 11-м заседании 20 голосами против 11 при 20 воздержавшихся. На том же заседании после того, как Норвегия сняла пункты 1, 3, 4 и 5 своего предложения, содержащегося в документе A/CONF. 89/C. 2/L.26, Комитет утвердил пункт 2, содержащийся в документе A/CONF. 89/C.2/L.26, 46 голосами против 1 при 1 воздержавшемся и утвердил пункт 6, содержащийся в документе A/CONF. 89/C.2/L.26, 42 голосами против 5 при 7 воздержавшихся.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

A. ТЕКСТ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

58. Текст, подготовленный Генеральным секретарем, гласит:

«Совершено в ... единственном экземпляре, английский, арабский, испанский, китайский, русский и французский текст которого являются равно аутентичными».

B. ПОПРАВКИ

59. В отношении заключительных положений Конвенции не было представлено каких-либо поправок.

C. РАБОТА ВТОРОГО КОМИТЕТА

i) *Заседания*

60. Второй комитет рассмотрел официальные заключительные формулировки Конвенции на своих 7-м и 11-м заседаниях 21 и 24 марта 1978 года.

ii) *Рассмотрение*

61. На 7-м заседании Комитет постановил заполнить пропуск, оставленный в тексте, подготовленном Генеральным секретарем, словом «Гамбурге» и затем утвердил этот текст.

62. На 11-м заседании Комитет постановил добавить после слова «Гамбурге» слова «тридцать пер-

вого марта тысяча девятьсот семьдесят восьмого года». На том же заседании Комитет постановил добавить следующую фразу в конце Конвенции:

«В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию».

G. ПРОЕКТ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ, ОДОБРЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫМ КОМИТЕТОМ

Документы A/CONF. 89/12 и Add. 1—6

ДОКУМЕНТ A/CONF. 89/12

[Подлинный текст на английском языке]
[28 марта 1978 года]

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

В настоящей Конвенции:

1. «Перевозчик» означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза.

2. «Фактический перевозчик» означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, и включает любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки.

3. «Грузоотправитель» означает любое лицо, которым или от имени которого или от лица которого заключен договор морской перевозки груза с перевозчиком или с любым лицом, которым или от имени которого или от лица которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором морской перевозки[1].

4. «Грузополучатель» означает лицо, уполномоченное на получение груза.

5. «Груз» включает живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнеры, на паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, «груз» включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

6. «Договор морской перевозки» означает договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой; однако договор, охватывающий перевозку морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.

7. «Коносамент» означает документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

8. «Письменная форма» включает наряду с прочим телеграмму и телекс.

Статья 2. Сфера применения

1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если:

a) порт погрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или

b) порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или

c) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки и такой порт находится в одном из Договаривающихся государств, или

d) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из Договаривающихся государств, или

e) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, предусматривает, что договор должен регулироваться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, вводящим их в действие.

2. Положения настоящей Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

3. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам. Однако, когда коносамент выдается согласно чартеру, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.

4. Если договор предусматривает перевозку груза несколькими отгрузками в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции применяются к каждой отгрузке. Однако, когда отгрузка осуществляется на основании чартера, применяются положения пункта 3 настоящей статьи.

[1] Этот пункт был утвержден Первым комитетом на его 34 м заседании и Редакционным комитетом не рассматривался

Статья 3. Толкование Конвенции

При толковании и применении положений настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия.

ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 4. Период ответственности

1. Ответственность перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика:

a) с момента, когда он принял груз от:

i) грузоотправителя или лица, действующего от имени грузоотправителя, или

ii) какого-либо органа или иного третьего лица, которому в силу закона или правил, применимых в порту погрузки, груз должен быть передан для отгрузки;

b) до момента, когда он сдал груз:

i) путем передачи груза грузополучателю; или

ii) в случаях, когда грузополучатель не принимает груз от перевозчика — путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с законом или обычаем данной отрасли торговли, применимыми в порту разгрузки; или

iii) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применимых в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя означает, помимо перевозчика или грузополучателя, также служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя.

ДОКУМЕНТ A/CONF.89/12/ADD.1

[Подлинный текст на английском языке]
[29 марта 1978 года]

Статья 5. Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в порту разгрузки, предусмотренном в договоре морской перевозки, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения — в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

3. Лицо, управомоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным, когда он не был сдан в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах 60 календарных дней по истечении срока сдачи согласно пункту 2 настоящей статьи.

4. *a*) Перевозчик несет ответственность:

i) за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, вызванные пожаром, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов;

ii) за такие утрату, повреждение или задержку в сдаче, которые, если это доказано лицом, заявляющим требование, произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов при принятии всех мер, которые могли разумно требоваться, чтобы ликвидировать пожар и избежать или уменьшить его последствия.

b) В случае, когда пожар на борту судна затронул груз, и если того пожелает лицо, заявляющее требование, или перевозчик, должен быть проведен сюрвейорский осмотр в соответствии с практикой морских перевозок по поводу причин и обстоятельств пожара, и копия соответствующего отчета должна предоставляться перевозчику или лицу, заявляющему требование, по их запросу.

5. В отношении живых животных перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что при данных обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в сдаче могли бы быть отнесены на счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны этими рисками, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности, кроме как по общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникли в результате мер по спасанию жизни или разумных мер по спасанию имущества на море.

7. В тех случаях, когда вина перевозчика, его служащих или агентов сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки в сдаче, перевозчик несет ответственность лишь в

той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в сдаче обусловлены виной перевозчика, его служащих или агентов, при условии, что перевозчик докажет размер утраты, повреждения или задержки в сдаче, которые не обусловлены виной с его стороны.

8. В том случае, когда в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи перевозчик обязан уплатить компенсацию в связи с утратой или повреждением груза, размер такой компенсации должен исчисляться, исходя из стоимости такого груза в том месте и в то время, где и когда груз сдается в соответствии со статьей 4 или должен был быть сдан таким образом. Стоимость груза должна определяться на основании биржевой котировки или, при отсутствии таковой, на основании текущей рыночной цены или же, при отсутствии и биржевой котировки и текущей рыночной цены, на основании нормальной стоимости товара того же рода и качества.

Статья 6. Пределы ответственности

1. *a*) Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной 835 расчетным единицам за место или другую единицу отгрузки, либо 2,5 расчетных единиц за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

b) Ответственность перевозчика за задержку в сдаче в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз, но не превышающей размеры фрахта, подлежащего уплате на основании договора морской перевозки.

c) Ни в коем случае совокупная ответственность перевозчика на основании обоих подпунктов *a* и *b* настоящего пункта не превышает ограничения, которое было бы установлено согласно подпункту *a* настоящего пункта за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

2. Для целей исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом *a* настоящей статьи применяются следующие правила:

a) Если для объединения товаров используется контейнер, паллет или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте, если таковой выдан, или же в любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением, грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

b) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это приспособление для транспортировки, если оно не является собственностью перевозчика или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

3. Расчетная единица означает расчетную единицу, указанную в статье 26.

4. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие предусмотренные в пункте 1.

Статья 7. Применение в отношении внедоговорных требований

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза, на который распространяется договор морской перевозки, равно как и по поводу задержки в сдаче, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правооснования.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика, такой служащий или агент, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться сам перевозчик.

3. За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика и любых лиц, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если будет доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент перевозчика не имеют права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если будет доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения такого служащего или агента, совершенных с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

ДОКУМЕНТ A/CONF.89/12/ADD.2

[Подлинный текст на английском языке]
[29 марта 1978 года]

Статья 9. Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если такая перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычаю данного вида торговли, либо требуется по законодательным нормам или правилам.

2. Если перевозчик и грузоотправитель договорились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик должен включить указание об этом в коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки. При отсутствии подобного указания перевозчик несет бремя доказывания того, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено; однако перевозчик не имеет права ссылаться на такое соглашение в отношении третьей стороны (включая грузополучателя), которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозился на палубе вопреки положениям пункта 1 настоящей статьи или когда перевозчик не может в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик, несмотря на положения пункта 1 статьи 5, несет ответственность за утрату или повреждение груза, равно как за задержку в сдаче, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, и предел его ответственности определяется в соответствии с положениями статьи 6 или 8 в зависимости от обстоятельств.

4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюме рассматривается как действие или упущение перевозчика в соответствии со статьей 8.

Статья 10. Ответственность перевозчика и фактического перевозчика

1. В тех случаях, когда осуществление перевозки или части ее поручено фактическому перевозчику, независимо от того, осуществляется ли это в соответствии со свободой действий по договору морской перевозки или нет, перевозчик тем не менее по-прежнему несет ответственность за перевозку груза в целом в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Перевозчик в отношении перевозки груза, осуществляемой фактическим перевозчиком, несет ответственность за действия и упущения фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

2. Все положения настоящей Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также к ответственности фактического перевозчика за осуществляемую им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8 применяются в том случае, если иск возбуждается против служащего или агента фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик берет на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией, или отказывается от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, затрагивает фактического перевозчика только в том случае, если оно прямо с ним согласовано и оформлено в письменной форме. Независимо от согласия фактического перевозчика, перевозчик тем не менее остается связанным обязательствами или отказом от прав, вытекающими из такого специального соглашения.

4. В тех случаях и в той мере, в которых перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной и личной.

5. Суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

6. Ничто в настоящей статье не ущемляет какого-либо права обратного требования перевозчика и фактического перевозчика.

Статья 11. Сквозная перевозка

1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, в тех случаях, когда в договоре морской перевозки прямо предусматривается, что конкретная часть перевозки, охватываемой указанным договором, должна осуществляться не перевозчиком, а другим определенным лицом, в договоре может быть также предусмотрено, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Тем не менее любое условие, ограничивающее или исключающее такую ответственность, не имеет силы, если в соответствии с пунктом 1 или 2 статьи 21 в компетентном суде не может быть возбуждено судебное разбирательство против фактического перевозчика.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10 за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, которые имели место во время нахождения груза в его ведении.

ДОКУМЕНТ A/CONF. 89/12/ADD.3

[Подлинный текст на английском языке]
[29 марта 1978 года]

ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья 12. Общее правило

Грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если только такой ущерб или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такой ущерб или повреждение, если только ущерб или повреждение не были вызваны виной с его стороны.

Статья 13. Специальные правила об опасном грузе

1. Грузоотправитель должен замаскировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный.

2. Когда он передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель должен проинформировать его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не сделает этого, а такой перевозчик или такой фактический перевозчик иным образом не осведомлены об опасном характере груза:

a) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза, и

b) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации.

3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере.

4. Если в случаях, когда положения подпункта *b* пункта 2 настоящей статьи неприменимы или на них нельзя ссылаться, опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, кроме как в силу обязательства по участию в покрытии убытков от общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 5.

ДОКУМЕНТ A/CONF. 89/12/ADD.4

[Подлинный текст на английском языке]
[29 марта 1978 года]

ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 14. Выдача коносамента

1. Когда перевозчик или фактический перевозчик принимает груз в свое ведение, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать грузоотправителю коносамент.

2. Коносамент может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика.

3. Подпись на коносаменте может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается коносамент.

Статья 15. Содержание коносамента

1. В коносамент должны быть включены, в частности, следующие данные:

a) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание — в соответствующих случаях — относительно опасного характера груза, число мест или предметов и вес груза или его количество, обозначенное иным образом; все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;

b) внешнее состояние груза;

c) наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;

d) наименование грузоотправителя;

e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

f) порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;

g) порт разгрузки согласно договору морской перевозки;

h) число оригиналов коносамента, если их больше одного;

i) место выдачи коносамента;

j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;

k) фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;

l) указание, упомянутое в пункте 3 статьи 28;

m) указание — в соответствующих случаях — о том, что груз должен или может перевозиться на палубе; и

n) дата или период сдачи груза в порту разгрузки, если они четко согласованы сторонами.

2. После того как груз погружен на борт, перевозчик, если того потребует грузоотправитель, должен выдать грузоотправителю «бортовой» коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым согласно пункту 1 настоящей статьи, должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должна быть указана дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или иной товараспорядительный документ, относящийся к данному грузу, то по просьбе перевозчика грузоотправитель должен возвратить такой документ в обмен на «бортовой» коносамент. Перевозчик может удовлетворить требование грузоотправителя в отношении «бортового» коносамента путем дополнения любого ранее выданного документа при условии, что дополненный таким образом документ включает все данные, которые должны содержаться в «бортовом» коносаменте.

3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на юридический характер документа как коносамента при условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте [7] статьи 1.

Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества груза, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погруженному грузу, либо если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или другое такое лицо должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

2. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

3. За исключением данных, в отношении которых и в той мере, в какой была внесена оговорка, допустимая согласно пункту 1 настоящей статьи:

a) коносамент является доказательством prima facie приема, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

b) доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза.

4. Коносамент, в который не включено, как это предусмотрено в подпункте *k* пункта 1 статьи 15, указание фрахта или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться грузополучателем, или не указан возникший в порту погрузки демередж, подлежащий оплате грузополучателем, является доказательством prima facie того, что никакого фрахта или демереджа с него не причитается. Однако доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

Статья 17. Гарантии грузоотправителя

1. Считается, что грузоотправитель гарантировал перевозчику точность представленных им для включения в коносамент данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества. Грузоотправитель должен возместить перевозчику ущерб, явившийся результатом неточности этих данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору морской перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом.

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, по которому грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб, вытекающий из того, что перевозчик или лицо, действующее от его имени, выдадут коносамент без оговорок относительно данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, либо внешнего состояния груза, является недействительным в отношении любой третьей стороны, включая грузополучателя, которой был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение является действительным в отношении грузоотправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, не делая оговорку, упомянутую в пункте 2 настоящей статьи, не имеет намерения обмануть третью сторону, включая грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте. Если в последнем случае несделанная оговорка касается данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя возмещения ущерба в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае преднамеренного обмана, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предусмотренное настоящей Кон-

вещией, за ущерб, понесенный третьей стороной, включая грузополучателя, из-за того, что она действовала, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте.

Статья 18. Другие документы, помимо коносаментов

Когда перевозчик выдает иной, чем коносамент, документ в подтверждение получения груза для перевозки, такой документ является доказательством prima facie заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза, как он описан в этом документе.

ДОКУМЕНТ A/CONF.89/12/ADD.5

[Подлинный текст на английском языке]
[29 марта 1978 года]

ЧАСТЬ V. ТРЕБОВАНИЯ И ИСКИ

Статья 19. Уведомление об утрате, повреждении или задержке

1. Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством prima facie сдачи перевозчиком груза в соответствии с описанием в транспортном документе или, если такой документ не выдавался, в хорошем состоянии.

2. Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не было сделано в течение 15 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

3. Если состояние груза при его передаче было предметом совместного осмотра или проверки сторонами, уведомление в письменной форме не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных во время такого осмотра или проверки.

4. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.

5. Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в сдаче, если уведомление в письменной форме не было сделано перевозчику в течение 60 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

6. Если груз был сдан фактическим перевозчиком, любое уведомление, сделанное ему на основании настоящей статьи, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и любое уведомление, сделанное перевозчику, имеет силу, как если бы оно было сделано такому фактическому перевозчику.

7. Если уведомление об утрате или повреждении с указанием общего характера утраты или повреждения не представляется в письменной форме грузоотправителю перевозчиком или фактическим перевозчиком не позднее чем через 90 календарных дней, следующих за днем, когда имели место такая утрата или такое повреждение, или за днем сдачи груза в соответствии с пунктом 2 статьи 4, в зависимости от того, какой из этих дней наступит позднее, отсутствие уведомления является доказательством prima facie того, что перевозчик или фактический перевозчик не понес никакой утраты или повреждения, вызванных виной грузоотправителя, его служащих или агентов.

8. Уведомление, которое сделано действующему от имени перевозчика или фактического перевозчика лицу, включая капитана или ответственного за судно члена командного состава, либо лицу, действующему от имени грузоотправителя, считается в целях данной статьи сделанным соответственно перевозчику, фактическому перевозчику или грузоотправителю.

Статья 20. Исковая давность

1. Любой иск в связи с перевозкой грузов по настоящей Конвенции имеет временной предел, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение периода в два года.

2. Срок исковой давности начинается в день, когда перевозчик сдал груз или его часть, или, в случаях, если груз вообще не был сдан, в последний день, когда груз должен был быть сдан.

3. День, когда начинается срок давности, не включается в этот срок.

4. Лицо, к которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот период может быть продлен путем другого заявления или заявлений.

5. Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным, даже по истечении исковой давности, предусмотренной в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство. Однако этот предоставляемый срок должен быть не менее 90 дней начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование или получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

Статья 21. Юрисдикция

1. В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

a) основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или

b) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор, или

c) порт погрузки или порт разгрузки, или

d) любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре морской перевозки.

2. *a*) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта или места в Договаривающемся государстве, где перевозившее груз судно или любое судно того же владельца может оказаться арестованным в соответствии с применимыми нормами права этого государства и международного права. Однако в таком случае по ходатайству ответчика лицо, предъявляющее требование, должно перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого иска; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу лица, предъявляющего требование по этому иску;

b) все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом порта или места ареста.

3. Никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой грузов в соответствии с настоящей Конвенцией, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 или 2 настоящей статьи. Положения этого пункта не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. *a*) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктом 1 или 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором был предъявлен первый иск, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство;

b) для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения не рассматривается как предъявление нового иска;

c) для целей настоящей статьи перенос иска в другой суд в пределах той же страны или в суд в другой стране в соответствии с пунктом 2*a* настоящей статьи не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки, и в котором определяется место возможного предъявления иска лицом, предъявляющим требование.

Статья 22. Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения положений настоящей статьи стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

2. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче в арбитраж, а в коносаменте, выданном в соответствии с чартером, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя коносамента, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот коносамент.

3. Арбитражное разбирательство по выбору лица, предъявляющего требование, проводится в одном из следующих мест:

a) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:

i) основное коммерческое предприятие ответчика или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или

ii) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или

iii) порт погрузки или порт разгрузки или

b) любое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или в соглашении.

4. Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила настоящей Конвенции.

5. Положения пунктов 3 и 4 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, несовместимое с этими положениями, является ничтожным.

6. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования из договора перевозки.

ЧАСТЬ VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 23. Договорные условия

1. Любое условие в договоре морской перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, является ничтожным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого

условия не влияет на действительность других положений договора или документа, частью которого является это условие. Оговорка, дающая перевозчику право на страховое возмещение в отношении груза, или любая аналогичная оговорка является ничтожной.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда выписывается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, он должен включать заявление о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, предъявляющее права на груз, понесло ущерб в связи с условием, которое юридически недействительно в силу настоящей статьи или в результате упомянутого в пункте 3 настоящей статьи заявления, перевозчик должен выплатить компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы возместить лицу, предъявляющему требование в соответствии с положениями настоящей Конвенции, любую утрату или повреждение груза, а также задержку в сдаче. Перевозчик должен, кроме того, выплатить компенсацию за издержки, понесенные лицом, предъявляющим требование в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом государства, в котором начинается судебное разбирательство.

Статья 24. Общая аварии

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора морской перевозки или национального права, касающихся распределения расходов по общей аварии.

2. За исключением статьи 20, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться сделать взнос по общей аварии, и определяют обязанность перевозчика возместить грузополучателю любой сделанный им такой взнос или любые оплаченные им расходы по спасанию.

Статья 25. Другие конвенции

1. Настоящая Конвенция не меняет прав и обязанностей перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, предусмотренных в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов.

2. Положения статей 21 и 22 настоящей Конвенции не препятствуют применению императивных положений какой-либо другой многосторонней конвенции, действующей на дату настоящей Конвенции, которые касаются вопросов, регулируемых в указанных статьях, при условии, что спор возникает исключительно между сторонами, имеющими свои основные коммерческие предприятия в государствах — участниках такой другой конвенции. Однако настоящий пункт не затрагивает применения пункта 4 статьи 22 настоящей Конвенции.

3. В соответствии с положениями настоящей Конвенции ответственность не возникает за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

a) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо в соответствии с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или

b) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции.

4. В соответствии с положениями настоящей Конвенции не возникает никакой ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче багажа, за которые перевозчик отвечает согласно какой-либо международной конвенции или национальному законодательству, касающимся морской перевозки пассажиров и их багажа.

Статья 26. Расчетная единица

1. Расчетная единица, упоминаемая в статье 6 настоящей Конвенции, является единицей «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты любого договаривающегося государства, являющегося членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и сделок. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты договаривающегося государства, не являющегося членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

2. Тем не менее те государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет приме-

нять положения пункта 1 настоящей статьи, могут во время подписания либо при ратификации, принятии, утверждении или присоединении, либо в любое время после этого заявить, что предусмотренные в настоящей Конвенции пределы ответственности, подлежащие применению на их территории, устанавливаются в размере 12 500 валютных единиц за место или другую единицу отгрузки или 37,5 валютных единиц за килограмм веса брутто груза.

3. Валютная единица, упомянутая в пункте 2 настоящей статьи, соответствует 65,5 мг золота пробы девятьсот тысячных. Перевод этих сумм, упомянутых в пункте 2, в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

4. Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 1, и перевод, упомянутый в пункте 3 настоящей статьи, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте договаривающегося государства, насколько это возможно, ту же реальную стоимость сумм, указанных в статье 6, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Договаривающиеся государства должны сообщать депозитарию способ исчисления согласно пункту 1 настоящей статьи или результат перевода в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, в зависимости от случая во время подписания либо при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении, либо используя право выбора, предусмотренное в пункте 2 настоящей статьи, и затем каждый раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления или в результате такого перевода.

ДОКУМЕНТ A/CONF. 89/12/ADD. 6

[Подлинный текст на английском языке]
[29 марта 1978 года]

ЧАСТЬ VII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 27. Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

Статья 28. Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами до 30 апреля 1979 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3. После 30 апреля 1979 года настоящая Конвенция открыта для присоединения всеми не подписавшими ее государствами.

4. Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 29. Оговорки

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 30. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающейся стороной настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3. Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам морской перевозки, заключенным в день вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства или позднее.

Статья 31. Денонсация других конвенций

1. Любое государство, являющееся стороной международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Конвенция 1924 года), став Договаривающимся государством настоящей Конвенции, уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о своей денонсации указанной Конвенции заявлением о том, что эта денонсация вступает в силу с момента вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

2. После вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 30 депозитарий настоящей Конвенции уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о дате такого вступления в силу и о названиях Договаривающихся государств, в отношении которых настоящая Конвенция вступила в силу.

3. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи применяются соответственно в отношении государств-участников подписанного 23 февраля 1968 года Протокола изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную 25 августа 1924 года в Брюсселе.

Статья 32. Соотношение с другими транспортными конвенциями

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует Договаривающимся государствам применять какую-либо другую международную конвенцию, которая уже действует на дату настоящей Конвенции и которая применяется в обязательном порядке к договорам перевозки груза главным образом неморским транспортом. Настоящее положение применяется также к любому последующему пересмотру или изменению такой международной Конвенции.

Статья 33. Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств для пересмотра ее или внесения в нее поправок.

2. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, рассматривается как относящийся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 34. Пересмотр сумм предельной ответственности и расчетной единицы или валютной единицы

[Не рассматривалась Редакционным комитетом].

Статья 35. Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована любым Договаривающимся государством путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в таком уведомлении указан более длительный период, то денонсация вступает в силу по истечении этого периода после получения депозитарием такого уведомления.

Заключительные положения

Совершено в Гамбурге тридцать первого марта тысяча девятьсот семьдесят восьмого года в единственном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные правительствами своих стран, подписали настоящую Конвенцию.

II. ПРЕДЛОЖЕНИЯ И ПОПРАВКИ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА ПЛЕНАРНЫХ ЗАСЕДАНИЯХ КОНФЕРЕНЦИИ

Бангладеш, Индия, Кения, Маврикий, Объединенная Республика Танзания, Пакистан, Сирийская Арабская Республика и Уганда: предложение новых статей

ДОКУМЕНТ A/CONF. 89/L.2

[Подлинный текст на английском языке]
[27 марта 1978 года]

Новая статья [ ]. Пересмотр

1. По истечении пятилетнего периода с даты вступления в силу настоящей Конвенции запрос о пересмотре настоящей Конвенции может быть сделан любой Договаривающейся стороной путем уведомления в письменной форме на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, и Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций принимает решение о мерах, если таковые необходимы, в отношении этого запроса.

2. Конференция для пересмотра созывается депозитарием, если запрос получен не менее чем от двух третей Договаривающихся сторон, для пересмотра действия Конвенции и рассмотрения и принятия соответствующих поправок.

3. Депозитарий по истечении четырех лет с даты вступления в силу настоящей Конвенции выясняет мнения всех государств, которые являются сторонами Конвенции в это время, относительно любой потребности в пересмотре настоящей Конвенции и на основе полученных мнений подготавливает и распространяет предложения для всех заинтересованных сторон.

Новая статья [ ]. Внесение поправок

1. Решение о внесении поправок в настоящую Конвенцию принимается большинством в две трети Договаривающихся государств.

2. После вступления в силу поправки к настоящей Конвенции любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении рассматривается как применимый к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Примечание:

A. Статья «Пересмотр» основана на обычных текстах, принимаемых, как правило, в отношении пересмотра международных конвенций, а также на предложении, внесенном Танзанией (A/CONF.89/C.2/L.14).

B. Статья «Внесение поправок» основана на предложении, внесенном Норвегией (A/CONF.89/C.2/L.26), и соответствует общей модели, принятой в других международных конвенциях.

C. Хотя аналогичное предложение о пересмотре и внесении поправок было первоначально внесено Индией в устном порядке, а впоследствии в письменном, в соответствии с указаниями Председателя Второй комитет в ходе рассмотрения этого предложения поставил на голосование первую часть предложения, не уведомив членов Комитета о второй части предложения. Во время голосования это предложение, вне сомнения, являющееся неполным, было отклонено.

D. Поэтому настоящее полное предложение (пересмотренное) для разделов «Пересмотр» и «Внесение поправок» представляется Пленарному заседанию.

Австралия и Венгрия: поправка к пункту 8 статьи 5

ДОКУМЕНТ A/CONF.89/L.3

[Подлинный текст на английском языке]
[29 марта 1978 года]

Добавить в конце пункта 8 статьи 5 следующий текст:

«Ничто в настоящем пункте не считается ограничивающим право на получение компенсации в соответствии с положениями настоящей Конвенции за ущерб, превышающий стоимость утраченного или поврежденного груза».

Маврикий, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Союз Советских Социалистических Республик: поправка к статье 15

ДОКУМЕНТ A/CONF.89/L.4

[Подлинный текст на английском языке]
[29 марта 1978 года]

Добавить к статье 15 новый подпункт *o*:

«o) любой повышенный предел или пределы ответственности, согласованные в соответствии с пунктом 4 статьи 6».

Малайзия и Сингапур: поправка к пункту 7 статьи 1

ДОКУМЕНТ A/CONF.89/L.5

[Подлинный текст на английском языке]
[29 марта 1978 года]

Изъять определение термина «грузоотправитель».

Австралия, Гана, Германия, Федеративная Республика, Нигерия, Норвегия, Сингапур, Уганда и Швеция: поправка к пункту 4 статьи [Пересмотр пределов ответственности]

ДОКУМЕНТ A/CONF.89/L.6

[Подлинный текст на английском языке]
[29 марта 1978 года]

Конец первого предложения пункта 4 сформулировать следующим образом: «двумя третями или 20 Договаривающимися государствами в зависимости от того, какое число меньше».

Австралия, Болгария, Бразилия, Гана, Италия и Франция: предложение о включении в статью У нового пункта

ДОКУМЕНТ A/CONF.89/L.7

[Подлинный текст на английском/французском языке]
[29 марта 1978 года]

Добавить следующий новый пункт:

«Однако с целью обеспечения перехода от Конвенции 1924 года и Протокола 1968 года к применению настоящей Конвенции любое Договаривающееся государство может, сдав на хранение свою ратификационную грамоту или документ о принятии или утверждении новой Конвенции или о присоединении к ней, отсрочить на максимальный срок в 5 лет с момента сдачи на хранение этой грамоты или документа денонсацию Брюссельской конвенции 1924 года или Протокола 1968 года. В течение этого периода соответствующие государства применяют исключительно настоящую Конвенцию по отношению к государствам, ратифицировавшим ее».

Генеральный секретарь: проект преамбулы

ДОКУМЕНТ A/CONF.89/L.8

[Подлинный текст на английском языке]
[29 марта 1978 года]

Государства — стороны настоящей Конвенции,

признавая желательным установить посредством соглашения некоторые правила, касающиеся морской перевозки грузов,

решили заключить с этой целью Конвенцию и поэтому согласились о нижеследующем:

Австралия и Германия, Федеративная Республика: поправка к статье 32

ДОКУМЕНТ A/CONF. 89/L.9

[Подлинный текст на английском языке]
[30 марта 1978 года]

Добавить новый пункт 2:

«Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению какой-либо международной конвенции, касающейся договоров смешанной перевозки грузов, заключенной под эгидой Организации Объединенных Наций».

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Документ A/CONF.89/13

1. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, рассмотрев главу IV доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее девятой сессии, состоявшейся в 1976 году, в которой содержится проект Конвенции о морской перевозке грузов[1], постановила своей резолюцией 31/100 от 15 декабря 1976 года созвать международную конференцию полномочных представителей в 1978 году в Нью-Йорке или в любом другом удобном месте, в отношении которого Генеральный секретарь может получить приглашение, для рассмотрения вопроса о морской перевозке грузов и закрепления результатов работы в международной конвенции и других таких документах, которые она может счесть необходимыми. Впоследствии Генеральный секретарь получил и принял приглашение правительства Федеративной Республики Германии провести такую конференцию в Гамбурге.

2. Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов была проведена с 6 по 31 марта 1978 года в Гамбурге, Федеративная Республика Германии.

3. На Конференции были представлены следующие 78 государств: Австралия, Австрия, Алжир, Аргентина, Бангладеш, Белорусская Советская Социалистическая Республика, Бельгия, Берег Слоновой Кости, Болгария, Боливия, Бразилия, Ватикан, Венгрия, Венесуэла, Габон, Гана, Германии, Федеративная Республика, Германская Демократическая Республика, Гондурас, Греция, Дания, Демократический Йемен, Египет, Заир, Индия, Индонезия, Ирак, Иран, Ирландия, Испания, Италия, Канада, Кения, Колумбия, Корейская Республика, Куба, Кувейт, Либерия, Маврикий, Мадагаскар, Малайзия, Мексика, Нигерия, Нидерланды, Норвегия, Объединенная Республика Камерун, Объединенная Республика Танзания, Оман, Пакистан, Панама, Перу, Польша, Португалия, Румыния, Сенегал, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Сьерра Леоне, Таиланд, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Уганда, Украинская Советская Социалистическая Республика, Филиппины, Финляндия, Франция, Чехословакия, Чили, Швейцария, Швеция, Эквадор, Югославия, Ямайка и Япония.

4. Одно государство, Гватемала, направило на Конференцию своего наблюдателя.

5. Генеральная Ассамблея обратилась к Генеральному секретарю с просьбой пригласить представителей организаций, которые получили постоянное приглашение Генеральной Ассамблеи участвовать в качестве наблюдателей в сессиях и в работе всех международных конференций, созываемых под ее эгидой, в соответствии с резолюцией 3237 (XXIX) Генеральной Ассамблеи от 22 ноября 1974 года; пригласить представителей национально-освободительных движений, признаваемых Организацией африканского единства в ее районе, участвовать в качестве наблюдателей в соответствии с резолюцией 3280 (XXIX) Генеральной Ассамблеи от 10 декабря 1974 года и пригласить специализированные учреждения и Международное агентство по атомной энергии, а также заинтересованные органы Организации Объединенных Наций и другие заинтересованные межправительственные и неправительственные организации направить своих представителей на Конференцию в качестве наблюдателей. Приведенные ниже межправительственные и неправительственные организации приняли это предложение и направили на Конференцию своих наблюдателей:

Специализированные учреждения

Международный валютный фонд

Межправительственная морская консультативная организация

Органы Организации Объединенных Наций

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

Экономическая комиссия для Африки

Другие межправительственные организации

Европейский совет

Организация экономического сотрудничества и развития

Сообщество и Общий рынок стран Карибского района

Центральное бюро международных железнодорожных перевозок

Неправительственные организации

Балтийская и международная морская конференция

Латиноамериканская ассоциация судовладельцев

Международная ассоциация судовладельцев

Международная палата по судоходству

Международная торговая палата

Международный морской комитет

Международный союз морского страхования

---

[1] См. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать первая сессия, Дополнение № 17*. Проект конвенции воспроизводится выше под условным обозначением A/CONF.89/5.

6. Председателем Конференции был избран г-н Рольф Хербер (Федеративная Республика Германии).

7. Конференция избрала на пост заместителя Председателя представителей следующих государств: Австралии, Алжира, Аргентины, Бельгии, Венесуэлы, Германской Демократической Республики, Греции, Дании, Индонезии, Ирака, Италии, Канады, Кубы, Нигерии, Турции, Пакистана, Польши, Сенегала, Союза Советских Социалистических Республик, Уганды, Филиппин и Эквадора.

8. Конференция учредила следующие комитеты:

Генеральный комитет

Председатель: Председатель Конференции
Члены: Председатель и заместители Председателя Конференции и председателя Первого и Второго комитетов

Первый комитет

Председатель: г-н Мохсен Шафик (Египет)
Заместитель председателя: г-н С. Сухоржевский (Польша)
Докладчик: г-н Д. М. Лоу (Канада)

Второй комитет

Председатель: г-н Д. Попов (Болгария)
Заместитель председателя: г-н Т. Дж. А. М. де Бруин (Нидерланды)
Докладчик: г-н Н. Гейрос (Бразилия)

Редакционный комитет

Председатель: г-н Р. К. Диксит (Индия)
Члены: Австралия, Аргентина, Венгрия, Германская Демократическая Республика, Индия, Ирак, Кения, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Перу, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Сьерра Леоне, Франция, Эквадор, Япония

Комитет по проверке полномочий

Председатель: г-жа Хелилиа Хаджи Юсоф (Малайзия)

Члены: Бангладеш, Канада, Мадагаскар, Малайзия, Нигерия, Сирийская Арабская Республика, Соединенные Штаты Америки, Чехословакия, и Эквадор.

9. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций был представлен с 6 по 11 марта юрисконсультом Организации Объединенных Наций г-ном Эриком Сейем, а впоследствии — директором Отдела по общеправовым вопросам Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций г-ном Блейном Слоуном. Функции Исполнительного секретаря выполнял начальник Отделения по праву международной торговли Отдела по общеправовым вопросам Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций г-н Уиллем Вис.

10. В соответствии со своей резолюцией 31/100 от 15 декабря 1976 года о созыве конференции Генеральная Ассамблея представила Конференции в качестве основы для рассмотрения вопроса о морской перевозке грузов проект конвенции о морской перевозке грузов, содержащийся в главе IV доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее девятой сессии (A/CONF. 89/5), текст проекта положений, касающихся осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных статей, подготовленный Генеральным секретарем (A/CONF.89/6 и Add.1 и 2), замечания и предложения правительств и международных организаций (A/CONF.89/7 и Add.1) и анализ этих замечаний и предложений, подготовленный Генеральным секретарем (A/CONF.89/8).

11. Конференция поручила Первому комитету рассмотреть текст проекта конвенции о морской перевозке грузов и проект положения об оговорках из проекта положений, касающихся осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных статей, подготовленного Генеральным секретарем. Конференция поручила Второму комитету рассмотреть проекты других положений, касающихся осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных статей.

12. На основе прений, отраженных в кратких отчетах Конференции (A/CONF.89/HSR.1—10), кратких отчетах Первого комитета (A/CONF.89/C. 1/HSR.1—37) и его докладе (A/CONF.89/10) и в кратких отчетах Второго комитета (A/CONF.89/C. 2/HSR.1—11) и его докладе (A/CONF.89/11), Конференция выработала Конвенцию Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года.

13. Данная Конвенция, текст которой прилагается к настоящему Заключительному акту (Приложение I), была утверждена Конференцией 30 марта 1978 года и открыта для подписания на заключительном заседании Конференции 31 марта 1978 года. Она будет открыта для подписания в Центральных учреждениях в Нью-Йорке до 30 апреля 1979 года, после чего она будет открыта для присоединения в соответствии с ее положениями.

14. Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

15. Конференция приняла также «общую договоренность» и резолюцию, тексты которых также прилагаются к настоящему Заключительному акту (Приложения II и III).

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО представители подписали настоящий Заключительный акт.

Совершено в Гамбурге, Федеративная Республика Германии, тридцать первого марта тысяча девятьсот семьдесят восьмого года в единственном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение I

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ 1978 ГОДА

Преамбула

Государства — стороны настоящей Конвенции,

признавая желательным установить посредством соглашения некоторые правила, касающиеся морской перевозки грузов,

решили заключить с этой целью Конвенцию и поэтому согласились о нижеследующем:

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

В настоящей Конвенции:

1. «Перевозчик» означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза.

2. «Фактический перевозчик» означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, и включает любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки.

3. «Грузоотправитель» означает любое лицо, которым или от имени или от лица которого заключен договор морской перевозки груза с перевозчиком, или любое лицо, которым или от имени или от лица которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором морской перевозки.

4. «Грузополучатель» означает лицо, управомоченное на получение груза.

5. «Груз» включает живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, на паллете или подобном грузоприспособлении для транспортировки или когда они упакованы, «груз» включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

6. «Договор морской перевозки» означает любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой; однако договор, охватывающий перевозку морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.

7. «Коносамент» означает документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

8. «Письменная форма» включает, наряду с прочим, телеграмму и телекс.

Статья 2. Сфера применения

1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если:

a) порт погрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или

b) порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или

c) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки и такой порт находится в одном из Договаривающихся государств, или

d) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из Договаривающихся государств, или

e) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, предусматривает, что договор должен регулироваться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, вводящим их в действие.

2. Положения настоящей Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

3. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам. Однако, когда коносамент выдается согласно чартеру, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.

4. Если договор предусматривает перевозку груза несколькими отгрузками в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции применяются к каждой отгрузке. Однако когда отгрузка осуществляется на основании чартера, применяются положения пункта 3 настоящей статьи.

Статья 3. Толкование Конвенции

При толковании и применении положений настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия.

ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 4. Период ответственности

1. Ответственность перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика:

a) с момента, когда он принял груз от:

i) грузоотправителя или лица, действующего от имени грузоотправителя; или

ii) какого-либо органа или иного третьего лица, которому в силу закона или правил, применимых в порту погрузки, груз должен быть передан для отгрузки;

b) до момента, когда он сдал груз:

i) путем передачи груза грузополучателю; или

ii) в случаях, когда грузополучатель не принимает груз от перевозчика, — путем предоставления в его распоряжение грузополучателя в соответствии с договором или законом или обычаем данной отрасли торговли, применимыми в порту разгрузки; или

iii) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применимых в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя означает, помимо перевозчика или грузополучателя, также служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя.

Статья 5. Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в порту разгрузки, предусмотренном в договоре морской перевозки, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения — в пределах срока, который было

бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

3. Лицо, управомоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным, если он не был сдан в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах 60 календарных дней по истечении срока сдачи согласно пункту 2 настоящей статьи.

4. *a)* Перевозчик несет ответственность:

i) за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, вызванные пожаром, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов;

ii) за такие утрату, повреждение или задержку в сдаче, которые, если это доказано лицом, заявляющим требование, произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов при принятии всех мер, которые могли разумно требоваться, чтобы ликвидировать пожар и избежать или уменьшить его последствия.

b) В случае, когда пожар на борту судна затронул груз, и если того пожелает лицо, заявляющее требование, или перевозчик, должен быть проведен сюрвейерский осмотр в соответствии с практикой морских перевозок по поводу причин и обстоятельств пожара, и копия соответствующего отчета должна предоставляться перевозчику или лицу, заявляющему требование, по их запросу.

5. В отношении живых животных перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что при данных обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в сдаче могли бы быть отнесены на счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны этими рисками, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности, кроме как по общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникли в результате мер по спасанию жизни или разумных мер по спасанию имущества на море.

7. В тех случаях, когда вина перевозчика, его служащих или агентов сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки в сдаче, перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в сдаче обусловлены виной перевозчика, его служащих или агентов, при условии, что перевозчик докажет размер утраты, повреждения или задержки в сдаче, которые не обусловлены виной с его стороны.

Статья 6. Пределы ответственности

1. *a)* Ответственность перевозчика за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной 835 расчетным единицам за место или другую единицу отгрузки, либо 2,5 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

b) Ответственность перевозчика за задержку в сдаче в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз, но не превышающей размеры фрахта, подлежащего уплате на основании договора морской перевозки.

c) Ни в коем случае совокупная ответственность перевозчика на основании обоих подпунктов *a* и *b* настоящего пункта не превышает ограничения, которое было бы установлено согласно подпункту *a* настоящего пункта за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

2. Для целей исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 *a* настоящей статьи применяются следующие правила:

a) Когда для объединения товаров используется контейнер, паллет или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте, если таковой выдан, или же в любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением, грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

b) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это приспособление для транспортировки, если оно не является собственностью перевозчика или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

3. Расчетная единица означает расчетную единицу, указанную в статье 26.

4. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие предусмотренные в пункте 1.

Статья 7. Применение в отношении внедоговорных требований

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза, на который распространяется договор морской перевозки, равно как и по поводу задержки в сдаче, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика, такой служащий или агент, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться сам перевозчик.

3. За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика и любых лиц, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент перевозчика не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения такого служащего или агента, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Статья 9. Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если такая перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычаю данной отрасли торговли, либо требуется по законодательным нормам или правилам.

2. Если перевозчик и грузоотправитель договорились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик обязан включить указание об этом в коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки. При отсутствии подобного указания перевозчик несет бремя доказывания того, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено; однако перевозчик не имеет права ссылаться на такое соглашение в отношении третьей стороны, включая грузополучателя, которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозился на палубе вопреки положениям пункта 1 настоящей статьи или когда перевозчик не может в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик, несмотря на положения пункта 1 статьи 5, несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в сдаче, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, и предел его ответственности определяется в соответствии с положениями статьи 6 или статьи 8 настоящей Конвенции в зависимости от обстоятельств.

4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюме рассматривается как действие или упущение перевозчика в смысле статьи 8.

Статья 10. Ответственность перевозчика и фактического перевозчика

1. В тех случаях, когда осуществление перевозки или части ее поручено фактическому перевозчику, даже если это допустимо по условиям договора морской перевозки, перевозчик тем не менее остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции. В отношении перевозки, осуществленной фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия и упущения фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

2. Все положения настоящей Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также в отношении ответственности фактического перевозчика за осуществленную им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8 применимы в случае предъявления иска к служащему или агенту фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией, или отказывается от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, распространяется на фактического перевозчика только в том случае, если он с этим согласился прямо выраженным образом и в письменной форме. Независимо от наличия или отсутствия такого согласия фактического перевозчика, перевозчик тем не менее остается связанным обязательствами или отказом от прав, вытекающими из такого специального соглашения.

4. В тех случаях и в той мере, в которых и перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной.

5. Суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не должны в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не умаляет какого бы то ни было права обратного требования в отношениях между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Статья 11. Сквозная перевозка

1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, в тех случаях, когда в договоре морской перевозки прямо предусматривается, что конкретная часть перевозки, охватываемой указанным договором, должна осуществляться не перевозчиком, а другим определенным лицом, в договоре может быть также предусмотрено, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Тем не менее любое условие, ограничивающее или исключающее такую ответственность, не имеет силы, если судебное разбирательство против фактического перевозчика не может быть возбуждено в каком-либо суде, компетентном на основании пункта 1 или 2 статьи 21. Бремя доказывания того, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны таким обстоятельством, лежит на перевозчике.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10 за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, которые имели место во время нахождения груза в его ведении.

ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья 12. Общее правило

Грузополучатель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если только такой ущерб или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такой ущерб или повреждение, если только ущерб или повреждение не были вызваны виной с его стороны.

Статья 13. Специальные правила об опасном грузе

1. Грузоотправитель должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный.

2. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель должен проинформировать его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не сделает этого, а такой перевозчик или такой фактический перевозчик иным образом не осведомлены об опасном характере груза:

a) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком или любым фактическим перевозчиком за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза, и

b) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации.

3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере.

4. Если — в случаях, когда положения подпункта *b* пункта 2 настоящей статьи неприменимы или на них нельзя ссылаться, — опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, кроме как в силу обязательства по участию в покрытии убытков по общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 5.

ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 14. Выдача коносамента

1. Когда перевозчик или фактический перевозчик принимает груз в свое ведение, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать грузоотправителю коносамент.

2. Коносамент может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика.

3. Подпись на коносаменте может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается коносамент.

Статья 15. Содержание коносамента

1. В коносамент должны быть включены, в частности, следующие данные:

a) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание — в соответствующих случаях — относительно опасного характера груза, число мест или предметов и вес груза или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;

b) внешнее состояние груза;

c) наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;

d) наименование грузоотправителя;

e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

f) порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;

g) порт разгрузки согласно договору морской перевозки;

h) число оригиналов коносамента, если их больше одного;

i) место выдачи коносамента;

j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;

k) фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;

l) указание, упомянутое в пункте 3 статьи 23;

m) указание — в соответствующих случаях — о том, что груз должен или может перевозиться на палубе;

n) дата или период сдачи груза в порту разгрузки, если они прямо согласованы сторонами; и

o) любой повышенный предел или пределы ответственности, согласованные в соответствии с пунктом 4 статьи 6.

2. После того, как груз погружен на борт, перевозчик, если того потребует грузоотправитель, должен выдать грузоотправителю «бортовой» коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым согласно пункту 1 настоящей статьи, должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должна быть указана дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или иной товараспорядительный документ, относящийся к данному грузу, то по просьбе перевозчика грузоотправитель должен возвратить такой документ в обмен на «бортовой» коносамент. Перевозчик может удовлетворить требование грузоотправителя в отношении «бортового» коносамента путем дополнения любого ранее выданного документа при условии, что дополненный таким образом документ включает все данные, которые должны содержаться в «бортовом» коносаменте.

3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на юридический характер документа как коносамента при условии, однако, что он удовлетворит требованиям, содержащимся в пункте 7 статьи 1.

Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества груза, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погруженному грузу, либо если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или такое другое лицо должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

2. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

3. За исключением данных, в отношении которых и в той мере, в какой была внесена оговорка, допустимая согласно пункту 1 настоящей статьи:

a) коносамент является доказательством prima facie приема, а в случае выдачи «бортового» коносамента погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

b) доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза.

4. Коносамент, в который не включено, как это предусмотрено в подпункте *k* пункта 1 статьи 15, указание фрахта или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться грузополучателем, или не указан возникший в порту погрузки демередж, подлежащий оплате грузополучателем, является доказательством prima facie того, что никакого фрахта или демереджа с него не причитается. Однако доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

Статья 17. Гарантии грузоотправителя

1. Считается, что грузоотправитель гарантировал перевозчику точность представленных им для включения в коносамент данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества. Грузоотправитель должен возместить перевозчику ущерб, явившийся результатом неточности этих данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору морской перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом.

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, по которому грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб, вытекающий из того, что перевозчик или лицо, действующее от его имени, выдадут коносамент без оговорок относительно данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, либо относительно внешнего состояния груза, является недействительным в отношении любой третьей стороны, включая грузополучателя, которой был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение является действительным в отношении грузоотправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, не делая оговорку, упомянутую в пункте 2 настоящей статьи, не имеет намерения обмануть третью сторону, включая грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте. Если в последнем случае неоговоренная оговорка касается данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузополучателя возмещения ущерба в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае преднамеренного обмана, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предусмотренное настоящей Конвенцией, за ущерб, понесенный третьей стороной, включая грузополучателя, из-за того, что она действовала, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте.

Статья 18. Другие документы, помимо коносаментов

Когда перевозчик выдает иной, чем коносамент, документ в подтверждение получения груза для перевозки, такой документ является доказательством prima facie заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза, как он описан в этом документе.

ЧАСТЬ V. ТРЕБОВАНИЯ И ИСКИ

Статья 19. Уведомление об утрате, повреждении или задержке

1. Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее рабочего дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством prima facie сдачи перевозчиком груза в соответствии с описанием в транспортном документе или, если такой документ не выдавался, в хорошем состоянии.

2. Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не сделано в течение 15 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

3. Если состояние груза при его передаче было предметом совместного осмотра или проверки сторонами, уведомление в письменной форме не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных во время такого осмотра или проверки.

4. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.

5. Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в сдаче, если уведомление в письменной форме не было сделано перевозчику в течение 60 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

6. Если груз был сдан фактическим перевозчиком, любое уведомление, сделанное ему на основании настоящей статьи, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и любое уведомление, сделанное перевозчику, имеет силу, как если бы оно было сделано такому фактическому перевозчику.

7. Если уведомление об ущербе или повреждении, конкретно указывающее на общий характер этого ущерба или повреждения, не сделано в письменной форме перевозчиком или фактическим перевозчиком грузоотправителю не позднее 90 календарных дней после возникновения такого ущерба или повреждения или после сдачи груза в соответствии с пунктом 2 статьи 4, в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие уведомления является доказательством prima facie того, что перевозчик или фактический перевозчик не понес никакого ущерба или повреждения по вине грузоотправителя, его служащих или агентов.

8. Для целей настоящей статьи уведомление, которое сделано действующему от имени перевозчика или фактического перевозчика лицу, включая капитана или полномочного члена командного состава судна, либо лицу, действующему от имени грузоотправителя, считается сделанным соответственно перевозчику, фактическому перевозчику или грузоотправителю.

Статья 20. Исковая давность

1. Любой иск в связи с перевозкой грузов по настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.

2. Срок исковой давности начинается в день, когда перевозчик сдал груз или часть груза, или в случаях, если груз вообще не был сдан, – в последний день, когда груз должен был быть сдан.

3. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.

4. Лицо, к которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений.

5. Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство. Однако этот предоставляемый срок должен быть не менее 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование или получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

Статья 21. Юрисдикция

1. В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

a) основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или

b) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор, или

c) порт погрузки или порт разгрузки, или

d) любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре морской перевозки.

2. *a*) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта или места в Договаривающемся государстве, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же собственника может оказаться арестованным в соответствии с применимыми нормами права этого государства и международного права. Однако в таком случае по ходатайству ответчика лицо, заявляющее требование, должно перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого требования по существу; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу лица, заявляющего требование, по этому иску;

b) все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом порта или места ареста.

3. Никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 или 2 настоящей статьи. Положения настоящего пункта не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. *a*) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктом 1 или 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором был предъявлен первый иск, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство;

b) для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения не считается предъявлением нового иска;

c) для целей настоящей статьи перенос иска в другой суд в пределах той же страны или в суд в другой стране в соответствии с пунктом 2*a* настоящей статьи не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора морской перевозки, и в котором определяется место, где лицо, заявляющее требование, может предъявить иск.

Статья 22. Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения положений настоящей статьи стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

2. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче в арбитраж, а в коносаменте, выданном согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя коносамента, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот коносамент.

3. Арбитражное разбирательство по выбору лица, заявляющего требование, проводится в одном из следующих мест:

a) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:

i) основное коммерческое предприятие ответчика или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика; или

ii) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или

iii) порт погрузки или порт разгрузки; или

b) любое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или в соглашении.

4. Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила настоящей Конвенции.

5. Положения пунктов 3 и 4 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, несовместимое с этими положениями, является ничтожным.

6. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования из договора морской перевозки.

ЧАСТЬ VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 23. Договорные условия

1. Любое условие в договоре морской перевозки, или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, является ничтожным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительность других положений договора или документа, частью которого оно является. Оговорка о передаче в пользу перевозчика прав страхования груза или любая аналогичная оговорка являются ничтожными.

2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда выдается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, он должен включать указание о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, заявляющее требование по поводу груза, понесло ущерб в связи с условием, являющимся в силу настоящей статьи ничтожным, или в результате отсутствия упомянутого в пункте 3 настоящей статьи указания, перевозчик должен выплатить компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы возместить этому лицу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в сдаче. Перевозчик должен, кроме того, выплатить компенсацию за издержки, понесенные этим лицом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом государства, в котором возбуждено разбирательство.

Статья 24. Общая авария

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора морской перевозки или национального права, касающихся распределения убытков по общей аварии.

2. За исключением статьи 20, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться от уплаты взноса по общей аварии, и обязанность перевозчика компенсировать грузополучателю оплату им такого взноса или расходов по спасанию.

**Статья 25. Другие конвенции*

1. Настоящая Конвенция не меняет прав или обязанностей перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, предусмотренных в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов.

2. Положения статей 21 и 22 настоящей Конвенции не препятствуют применению императивных положений какой-либо другой многосторонней конвенции, действующей на дату настоящей Конвенции, которые касаются вопросов, регулируемых в указанных статьях, при условии, что спор возникает исключительно между сторонами, имеющими свои основные коммерческие предприятия в государствах — участниках такой другой конвенции. Однако настоящий пункт не затрагивает применение пункта 4 статьи 22 настоящей Конвенции.

3. На основании положений настоящей Конвенции не возникает ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

a) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо в соответствии с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или

b) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции.

4. На основании положений настоящей Конвенции не возникает никакой ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче багажа, за которые перевозчик отвечает согласно какой-либо международной конвенции или национальному законодательству, касающимся морской перевозки пассажиров и их багажа.

5. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует Договаривающимся государствам применять какую-либо другую международную конвенцию, которая уже действует на дату настоящей Конвенции и которая применяется императивным образом к договорам перевозки груза главным образом неморским транспортом. Настоящее положение применяется также в отношении любого последующего пересмотра или изменения такой международной конвенции.

Статья 26. Расчетная единица

1. Расчетная единица, упоминаемая в статье 6 настоящей Конвенции, является единицей «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

2. Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут во время подписания либо во время ратификации, принятия, утверждения или присоединения, либо в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на их территории, устанавливаются в размере 12 500 валютных единиц за место или другую единицу отгрузки или 37,5 валютной единицы за один килограмм веса брутто груза.

3. Валютная единица, упомянутая в пункте 2 настоящей статьи, соответствует 65,5 миллиграмма золота пробы девять сот тысячных. Перевод в национальную валюту сумм, упомянутых в пункте 2, осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

4. Исчисление, упомянутое в последней фразе пункта 1, и перевод, упомянутый в пункте 3 настоящей статьи, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Договаривающегося государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статье 6, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Договаривающиеся государства сообщают депозитарию способ исчисления согласно пункту 1 настоящей статьи или, в соответствующем случае, результат перевода, упомянутый в пункте 3 настоящей статьи, во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных

грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении, либо при использовании права выбора, предусмотренного в пункте 2 настоящей статьи, и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе или в результатах перевода.

ЧАСТЬ VII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 27. Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

Статья 28. Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами до 30 апреля 1979 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3. После 30 апреля 1979 года настоящая Конвенция будет открыта для присоединения для всех не подписавших ее государств.

4. Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 29. Оговорки

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 30. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3. Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам морской перевозки, заключенным в день или после дня вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 31. Денонсация других конвенций

1. Любое государство, являющееся стороной Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Конвенция 1924 года), став Договаривающимся государством настоящей Конвенции, уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о своей денонсации указанной Конвенции заявлением о том, что эта денонсация приобретает силу со дня вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

2. После вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 30 депозитарий настоящей Конвенции уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о дате такого вступления в силу и сообщает список Договаривающихся государств, в отношении которых настоящая Конвенция вступила в силу.

3. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи применяются соответственно в отношении государств — участников подписанного 23 февраля 1968 года Протокола о поправках к Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе.

4. Несмотря на статью 2 настоящей Конвенции, для целей пункта 1 настоящей статьи Договаривающееся государство может, если сочтет это желательным, отсрочить денонсацию Конвенции 1924 года и Конвенции 1924 года с внесенными в нее Протоколом 1968 года поправками максимально на срок в пять лет с даты вступления в силу настоящей Конвенции. В этом случае оно уведомляет правительство Бельгии о своем намерении. В течение переходного периода оно должно применять в отношении Договаривающихся государств исключительно настоящую Конвенцию.

Статья 32. Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств для пересмотра ее или внесения в нее поправок.

2. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 33. Пересмотр сумм ограничения и расчетной единицы или валютной единицы

1. Несмотря на положения статьи 32, конференция, имеющая целью только пересмотр сумм, установленных в статье 6 и в пункте 2 статьи 26, или замену одной или обеих единиц, определенных в пунктах 1 и 3 статьи 26, другими единицами, созывается депозитарием в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи. Пересмотр сумм производится только вследствие значительного изменения их реальной ценности.

2. Конференция по пересмотру должна созываться депозитарием, когда об этом просят не менее одной четверти Договаривающихся государств.

3. Любое решение конференции должно приниматься большинством в две трети участвующих государств. Депозитарий сообщает о поправке всем Договаривающимся государствам для принятия и всем государствам, подписавшим Конвенцию, для информации.

4. Любая утвержденная поправка вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после ее принятия двумя третями Договаривающихся государств. Принятие осуществляется путем сдачи официального документа об этом на хранение депозитарию.

5. После вступления в силу поправки Договаривающееся государство, принявшее эту поправку, имеет право применять Конвенцию с внесенными в нее поправками в отношениях с Договаривающимися государствами, которые в течение шести месяцев после утверждения поправки не уведомили депозитария о том, что они не считают себя связанными этой поправкой.

6. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 34. Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Договаривающимся государством путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация приобретает силу с первого дня месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация приобретает силу по истечении этого срока после получения депозитарием такого уведомления.

СОВЕРШЕНО в Гамбурге тридцать первого марта тысяча девятьсот семьдесят восьмого года в единственном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные правительствами своих стран, подписали настоящую Конвенцию.

Приложение II

ОБЩАЯ ДОГОВОРЕННОСТЬ, ПРИНЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Согласно общей договоренности ответственность перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией основана на принципе презумпируемой вины. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается на перевозчика, однако в определенных случаях положения Конвенции изменяют это правило.

Приложение III

РЕЗОЛЮЦИЯ, ПРИНЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов,

с признательностью отмечая любезное приглашение Федеративной Республики Германии о проведении Конференции в Гамбурге,

сознавая, что средства, предоставленные в распоряжение Конференции, и радушное гостеприимство, оказанное ее участникам правительством Федеративной Республики Германии и Свободным и Ганзейским городом Гамбургом, в немаловажной степени способствовали успеху Конференции,

выражает свою признательность правительству и народу Федеративной Республики Германии и,

приняв Конвенцию о морской перевозке грузов на основе проекта конвенции, подготовленного Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли по просьбе Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию,

выражает свою признательность Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию за их выдающийся вклад в упрощение и гармонизацию права морской перевозки грузов и

постановляет дать Конвенции, принятой Конференцией, следующее название: «Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года» и

рекомендует именовать содержащиеся в ней правила «Гамбургскими правилами».

Часть II

КРАТКИЕ ОТЧЕТЫ

КРАТКИЕ ОТЧЕТЫ ПЛЕНАРНЫХ ЗАСЕДАНИЙ

1-е пленарное заседание

Понедельник, 6 марта 1978 года, 11 час. 30 мин.

Исполняющий обязанности Председателя: г-н Э. СЕЙ
(Юрисконсульт Организации Объединенных Наций,
представитель Генерального секретаря)

Председатель: г-н Р. ХЕРБЕР
(Федеративная Республика Германии).

A/CONF.89/SR.1

ПУНКТ 1 ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Открытие Конференции

1. ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ, представитель Генерального секретаря Организации Объединенных Наций благодарит правительство Федеративной Республики Германии за любезное приглашение провести эту Конференцию на территории его страны, а также власти города Гамбурга за их теплое гостеприимство; он благодарит также министра юстиции и других высоких должностных лиц Федеративной Республики Германии, любезно почтивших своим присутствием это заседание, открывших Конференцию и продемонстрировавших тем самым то большое значение, которое их страна придает работе данной Конференции. Он передает сожаление, выраженное Генеральным секретарем, в связи с тем, что он не смог сам присутствовать на этом заседании. Он хотел бы от своего имени поприветствовать всех участников.

2. От имени Генерального секретаря он объявляет Конференцию Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, созванную во исполнение резолюции 31/100, принятой Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций 15 декабря 1976 года, открытой и предлагает участникам соблюсти минуту молчания, посвященную молитве или размышлению.

3. *Представители встают и соблюдают минуту молчания.*

4. ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ зачитывает затем текст послания, которое Генеральный секретарь направил Конференции:

«Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, которая открывается сегодня, является важным событием в деятельности Организации Объединенных Наций. Когда в 1966 году Генеральная Ассамблея создала Комиссию Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, она считала, что сотрудничество между государствами в области международной торговли является важным фактором в деле поощрения развития дружественных отношений и что интересы всех народов, и в частности интересы развивающихся стран, требуют улучшения условий, способствующих развитию международной торговли. Он выражает твердую убежденность в том, что работа Конференции по унификации на основе результатов работы Комиссии юридических норм, относящихся к морской перевозке грузов, будет рассматриваться как важный шаг в направлении достижения упомянутых выше целей.

Созыв Конференции в Гамбурге является результатом любезного приглашения Федеративной Республики Германии, приглашения, которое свидетельствует само по себе о большом значении Конференции. Во время работы последней сессии Генеральной Ассамблеи многие делегации высоко оценили этот дружественный и любезный шаг. Однако я хотел бы еще раз во время открытия Конференции поблагодарить Федеративную Республику Германии от имени Организации Объединенных Наций. Я уверен, что было сделано все возможное, для того чтобы обеспечить приятное пребывание в Гамбурге всех участников. Я желаю Конференции успеха в ее работе».

5. Конференция преследует цель принять конвенцию, которая могла бы заменить Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе в 1924 году, и Протокол изменений, подписанный в 1968 году тоже в Брюсселе, поскольку с того времени в мире достигнут значительный прогресс в политическом, экономическом и техническом отношении. В отличие от того, что имело место в ходе Конференции, принявшей Брюссельскую конвенцию, на этот раз в ходе подготовительной работы всем государствам было предложено направить свои комментарии и свои замечания, которые были учтены при разработке основного текста, предложенного Конференции (A/CONF. 89/5). Кроме того, многочисленные государства, участвующие в работе настоящей Конференции, представляют различные районы, а также основные юридические, политические и экономические системы современного

мира. Таким образом, можно ожидать, что согласие, которое будет достигнуто на Конференции, позволит установить новый и одновременно более справедливый международный режим морских перевозок.

6. Всем известно, что международная торговля является важным средством экономического развития, в особенности для развивающихся стран, и что морские перевозки являются наиболее важным средством осуществления перевозок в международной торговле. Нормы, которые утвердит Конференция, очевидно, определят ответственность перевозчика. Если Конференция сумеет унифицировать нормы, регулирующие ответственность, сбалансировав интересы грузоотправителей и перевозчиков, учтя соответствующим образом технологический прогресс и в определенной мере гармонизировав эти нормы с нормами, которые применяются в отношении других средств перевозки, то этот успех окажет действительно благотворное влияние на международную торговлю.

7. Проект конвенции, представленный Конференции, является результатом плодотворного сотрудничества двух органов системы Организации Объединенных Наций: Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД). Как только были завершены подготовительные исследования ЮНКТАД, работа была передана в ЮНСИТРАЛ, которая четыре года занималась разработкой соответствующего проекта конвенции, завершенного в 1976 году и в том же году получившего общее одобрение ЮНКТАД. Для работы настоящей Конференции отведено всего лишь четыре недели: поэтому Конференции необходимо сконцентрировать свои усилия с тем, чтобы выполнить свою задачу в установленные сроки. Представитель Генерального секретаря выражает надежду, что Конференция сумеет добиться этого.

8. Г-н ФОГЕЛЬ (министр юстиции Федеративной Республики Германии) тепло приветствует участников Конференции — первой конференции Организации Объединенных Наций, проходящей в Федеративной Республике Германии. Приглашение, сделанное его страной, свидетельствует о том большом значении, которое она придает деятельности Организации Объединенных Наций в области тех проблем, изучению которых посвящена настоящая Конференция.

9. Нормы, которые изучает Конференция, являются нормами частного права, применимыми к международной торговле: действительно, положения Конвенции, которые необходимо будет окончательно разработать, направлены на изменения и уточнения прав и обязательств сторон, участвующих в договоре морской перевозки груза. Результаты настоящей Конференции, вероятно, будут внешне менее эффектны, чем результаты отдельных политических конференций, однако они не менее важны. Учитывая, что все страны постоянно сближаются в рамках сообщества, в котором они существуют, в настоящее время возникла необходимость в том, чтобы различные юридические национальные системы развивались совместно, в особенности в тех областях, которые касаются международной торговли. Федеративная Республика Германии высоко оценивает деятельность ЮНСИТРАЛ, которая впервые в истории международной унификации правовых норм подготовила проект в международном масштабе, — метод, который, должно быть, является чрезвычайно полезным как с политической точки зрения, так и с точки зрения существа вопроса.

10. С тех пор как государства приступили к унификации норм права международной торговли, морское право стало одной из тех областей, где их усилия были наиболее плодотворными. Гаагские правила регулировали морскую перевозку груза в течение половины столетия и почти во всем мире. Однако в настоящее время существуют веские основания принять новую международную конвенцию. При принятии Брюссельского протокола 1968 года была предпринята попытка изменить в соответствии со сложившимися условиями Гаагские правила. Однако изменения этих Правил коснулись лишь отдельных моментов и сами правила не были подвергнуты новому глубокому изучению. С тех пор развитие международной валютной системы вызвало необходимость пересмотра многочисленных транспортных конвенций. Если специальные права заимствования Международного валютного фонда полностью утратят связь со стоимостью золота, невозможно будет подсчитать суммы, причитающиеся в качестве вознаграждения на основе золотого стандарта. Именно по этой причине необходимо пересмотреть нормы, регулирующие ответственность.

11. Однако необходимость такого пересмотра объясняется и другими причинами более общего характера. Хотя Гаагские правила 1924 года явились некоторым прогрессом, они в то же время содержат некоторые недостатки, и после 50 лет применения их на практике следует рассмотреть вопрос о том, насколько удачными были эти Правила. Возникает вопрос о том, следует ли изменить их или же дополнить по многочисленным пунктам, которые в них не разъясняются.

12. Принятие новой конвенции о морской перевозке грузов явится первым важным результатом работы ЮНСИТРАЛ, влияние которого будет ощущаться во всем мире. Однако если после многих лет подготовки Конференция не сможет принять нормы, применимые в международном плане, то это будет серьезной неудачей для деятельности Организации Объединенных Наций в этой области и в целом для унификации правовых норм.

13. Проект конвенции, на основе которого ведется работа Конференции, отличается от Гаагских правил 1924 года по ряду важных пунктов. Во-первых, его положения должны применяться ко всем между-

народным договорам, касающимся перевозки грузов морем, а не только к тем случаям, когда выдается коносамент. Во-вторых, ответственность, вытекающая из договора перевозки, возлагается не только на перевозчика, который заключил договор, но и на фактического перевозчика, как это имеет место при перевозке грузов воздушным транспортом. В-третьих, тот факт, что впредь ответственность, вытекающая из конвенции, будет касаться также палубного груза, придаст особую важность контейнерным перевозкам. В-четвертых, впервые в истории международного права, касающегося перевозки грузов морем, в проекте конвенции сделана попытка сформулировать международные единообразные нормы, касающиеся действительности обязательств грузоотправителей перед перевозчиком в силу гарантийного письма. В-пятых, наиболее важным с экономической точки зрения положением является то, что в этом проекте устанавливаются более жесткие нормы, применяемые к судовладельцу. Хотя в будущем ответственность судовладельца должна определяться принципом наличия вины, будет устранено освобождение от ответственности за ошибку судовождения, совершенную служащими или агентами судовладельца, и за ущерб, причиненный пожаром, которое предусматривается в Гаагских правилах. Это новое положение уже стало объектом продолжительных прений. Учитывая экономическое значение этого положения, нет никаких сомнений в том, что оно будет тщательно изучено на Конференции.

14. Проект конвенции, разработанный ЮНСИТРАЛ, является хорошей основой, и можно оптимистически надеяться на успешное завершение Конференции. Несмотря на различия во мнениях, которые все еще существуют по тому или другому положению проекта, несомненно, можно будет найти решения, позволяющие принять конвенцию, которая будет признана во всем мире. При международной перевозке грузов морем невозможно обойтись без единообразных норм. Именно поэтому г-н Фогель выражает пожелание, чтобы Конференция увенчалась успехом.

15. Г-н КЛОЗЕ (мэр города Гамбурга) от имени сената города Гамбурга приветствует участников первой крупной Конференции Организации Объединенных Наций, проводимой в Федеративной Республике Германии. Население и власти Гамбурга выражают глубокое удовлетворение в связи с решением Организации Объединенных Наций о проведении Конференции по морским перевозкам грузов в их городе, тем более что в соответствии с преамбулой к их Конституции «Свободный и ганзейский город Гамбург со своим международным портом должен выполнять особую задачу для германской нации, задачу, которая возложена на него историей и географией. В духе мира он является и будет являться посредником между всеми континентами и всеми народами мира». Гамбург стремится жить в соответствии с духом своей Конституции, и поэтому на протяжении многих лет он способствует разрядке напряженности в Европе и сохранению мира. Традиции требуют, чтобы Гамбург пытался решать свои проблемы путем переговоров и не ожидая, пока другие возьмут на себя инициативу. Гамбург может сделать это, поскольку он является местом нахождения многочисленных предприятий, ассоциаций и учреждений, имеющих контакты во всем мире и располагающих хорошими знаниями международной обстановки в самых различных областях, и в частности в области международных экономических отношений.

16. Само собой разумеется, что Гамбург, являющийся основным центром Федеративной Республики Германии в области промышленности и услуг (судостроительные верфи, морские перевозки, страхование), проявляет не только чисто теоретический интерес ко всем вопросам, связанным с морской перевозкой грузов.

17. Проблемы, над которыми работает Конференция, нелегко решить не только в связи со сложностью вопроса, но и по причине расхождения во мнениях между странами-участниками. Являясь мэром города, г-н Клозе не может не упомянуть о том, что для Гамбурга жизненно важно, чтобы принимаемые решения соответствующим образом учитывали интересы его судоходных компаний. Кроме того, промышленно развитые страны не должны забывать о том, что во всем мире произошли фундаментальные изменения с момента окончания второй мировой войны. Что касается развивающихся стран, то они тем более имеют право на то, чтобы их интересы были приняты во внимание, поскольку они сталкиваются с чрезвычайно серьезными проблемами, которые невозможно решить без внешней помощи. Но они не должны также ставить промышленно развитые страны в такое положение, которое угрожало бы их эффективности, например, в том, что касается вопроса о сырьевых материалах или ответственности при морских перевозках, рискуя в конечном итоге нанести вред самим себе. Таким образом, следует установить разумное и справедливое соотношение между интересами всех заинтересованных сторон.

18. Критические замечания, высказываемые часто в адрес Организации Объединенных Наций, нередко являются несправедливыми, поскольку они не учитывают трудности проблем, поставленных перед нею. Положения и интересы участвующих сторон зачастую являются противоположными, и поэтому в области международных отношений труднее находить решения, чем в других областях. Страны должны быть подготовленными к переговорам и стремиться установить справедливый баланс, а этого, естественно, невозможно добиться в течение нескольких дней.

19. Г-н Клозе выражает надежду на то, что атмосфера Гамбурга будет способствовать возникновению духа компромисса и терпимости в работе Конференции.

20. Г-н СЕЙ (Юридический советник Организации Объединенных Наций, представитель Генерального

секретаря) выражает благодарность министру юстиции Федеративной Республики Германии и мэру города Гамбурга за приветственные слова, обращенные ими к участникам Конференции.

Заседание прерывается в 12 час. 10 мин. и возобновляется в 12 час. 15 мин.

ПУНКТ 2 ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы Председателя

21. Г-н ДИКСИТ (Индия) предлагает кандидатуру г-на Рольфа Хербера (Федеративная Республика Германии) для избрания Председателем Конференции.

22. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия), г-н ГЕЙРОС (Бразилия), г-н Н.И.У. СВИНИ (Соединенные Штаты Америки), г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша), г-н МАИТЛАНД (Либерия), г-н КХУ (Сингапур), г-н ШАФИК (Египет), г-н БАЙЕРС (Австралия), г-жа ОЛОВО (Уганда), г-н УАНСЕК (Объединенная Республика Камерун), г-н РАЙ (Аргентина), г-н АМОРОСО (Италия), г-н ИЗИН (Турция), г-н КАСТРО (Мексика), и г-н ПОПОВ (Болгария) поддерживают это предложение.

23. *Г-н Хербер (Федеративная Республика Германии) избирается Председателем путем аккламации и занимает место Председателя.*

24. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ благодарит участников Конференции, которые оказали его стране и ему честь, избрав его на пост Председателя, и заявляет, что приложит все силы для выполнения своей задачи. Хотя конвенция, которая должна быть принята на Конференции, не может полностью соответствовать стремлениям всех государств, она должна быть приемлемой для всех; разработка этого документа будет весьма трудной задачей, однако в случае отсутствия успеха не будет существовать единых норм, регулирующих ответственность при морских перевозках, не оправдаются надежды тех стран, которые участвовали в подготовительной работе, и возникнут препятствия на пути к унификации права международной торговли в целом. Поэтому Председатель надеется на то, что Конференция откроется в духе компромисса и взаимопонимания.

Заседание закрывается в 12 час. 40 мин.

2-е пленарное заседание

Понедельник, 6 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

Председатель: г-н Р. ХЕРБЕР
(Федеративная Республика Германии).

A/CONF.89/SR.2

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение повестки дня

1. *Предварительная повестка дня (A/CONF.89/2) утверждается.*

ПУНКТ 4 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение правил процедуры

2. *Предварительные правила процедуры (A/CONF.89/3) утверждаются.*

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы заместителей Председателя Конференции и председателей главных комитетов

3. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, по его мнению, различным группам требуется большее количество времени для обсуждения вопроса о выдвигаемых кандидатурах на занятие 22 постов заместителей Председателя и Председателя каждого из двух главных комитетов. Поэтому он предлагает отложить выборы на все посты, кроме Председателя Первого комитета, до конца этой недели. Однако последний должен быть избран не позднее полудня следующего дня, с тем чтобы работа по существу Конференции могла быть начата без задержки.

4. Г-н ДИКСИТ (Индия) заявляет о своем согласии с предложением отложить выборы заместителей Председателя. Однако он бы хотел услышать разъяснения Секретариата относительно практики Организации Объединенных Наций по распределению тех или иных постов между различными группами. Например, на какой основе Генеральный комитет будет составлять список 15 кандидатов для назначения членами Редакционного комитета?

5. Г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) говорит, что должностные лица Конференции, как правило, должны представлять различные географические районы и экономические и социальные системы мира. Этот принцип применяется, в частности, к выборам на посты Председателя каждого из двух главных комитетов и членов Комитета по проверке полномочий и Редакционного комитета. Поскольку Генеральный комитет Конференции бу-

дет состоять из Председателя, 22 заместителей Председателя и председателей главных комитетов, он также будет укомплектован в соответствии с принципом сбалансированного регионального распределения. Генеральный комитет, который предлагает кандидатов для назначения членами Редакционного комитета, проведет свое заседание в конце недели и в процессе формулирования своих предложений столкнется с необходимостью обеспечения сбалансированного регионального представительства. Девять членов Комитета по проверке полномочий назначаются Председателем, а Редакционный комитет и Комитеты по проверке полномочий избирают своих должностных лиц сами.

6. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация, учитывая важность проблемы обеспечения сбалансированного регионального представительства, считает необходимым провести одновременное избрание Председателей двух главных комитетов.

7. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что он также заинтересован в том, чтобы обеспечить соблюдение принципа сбалансированного географического распределения при распределении постов. По мнению оратора, вакансии на 14 постов заместителей Председателя следует заполнить за счет представителей развивающихся стран, а остальные вакансии — представителями Группы B и Группы D. Он считает, что мнения заместителей Председателя будут иметь значение при принятии решений, что эти лица будут выполнять определенные конкретные функции, и поэтому избрание на эти посты является чрезвычайно важной проблемой. Оратор присоединяется к мнению представителя Индии относительно целесообразности одновременного избрания Председателей двух главных комитетов; это избрание должно быть осуществлено как можно быстрее.

8. Поскольку существует потребность в незамедлительном проведении консультаций, оратор предлагает предоставить Группе 77 возможность провести совещание после полудня и, если возможно, обеспечить синхронный перевод.

9. **Г-н ВИС** (Исполнительный секретарь Конференции) поясняет, что существует положение об обеспечении 6 часов синхронного перевода в день в течение первой недели работы Конференции. Если Региональная группа проводит совещания, пользуясь синхронным переводом, время, затраченное на проведение этого совещания, будет вычитаться из количества часов, имеющегося в распоряжении Конференции и ее главных комитетов. Безусловно, такие совещания могут проводиться в любое время без обеспечения синхронного перевода.

10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, если настоящее заседание будет закрыто до истечения установленного времени, Группа 77 сможет провести совещание с обеспечением синхронного перевода в 17 час.

11. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что, по мнению его делегации, вопрос распределения постов заместителей Председателя может быть вовремя урегулирован, с тем чтобы избрание заместителя Председателя было осуществлено в течение следующего дня. Избрание всех должностных лиц облегчит работу Конференции по обсуждению существенных вопросов.

ПУНКТ 8 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Организация работы

12. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает высказать замечания по меморандуму Генерального секретаря относительно методов работы и процедуры Конференции (A/CONF. 89/4).

13. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация желает знать, предусмотрено ли положение относительно выступлений с общими заявлениями в ходе пленарных заседаний в ходе Конференции. Для стран очень важно ясно изложить свою позицию относительно проекта конвенции и указать, какие поправки они намерены представить. Лишь таким образом Конференция сможет решить сложные проблемы, стоящие перед ней.

14. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что делегаты должны сами решить вопрос о том, желают ли они выступать с общими заявлениями в ходе пленарных заседаний Конференции или Первого комитета после его учреждения.

15. **Г-н ШАХ** (Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию) обращается с вопросом о том, будут ли наблюдатели также иметь право выступать с общими заявлениями, поскольку он сам желает выступить с заявлением от имени Генерального секретаря Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД).

16. Г-н САРЛИС (Греция) спрашивает, будет ли отложена работа по другим вопросам до тех пор, пока не будут сделаны все общие заявления.

17. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что первым вопросом, поставленным на следующем пленарном заседании, будет избрание Председателя для каждого из двух главных комитетов. Затем Конференция приступит к заслушиванию общих заявлений, в том числе заявления наблюдателя от ЮНКТАД. Лично он считает, что более подробные комментарии могут быть получены в Первом комитете, однако окончательные решения по данному вопросу, безусловно, должны принять делегации.

ПУНКТ 9 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение вопроса о морской перевозке грузов в соответствии с резолюцией 31/100 Генеральной Ассамблеи от 15 декабря 1976 года

18. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия), выступая в качестве Председателя десятой сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), говорит, что роль, кото-

рую сыграла ЮНКТАД в подготовке проекта конвенции по морской перевозке грузов, утвержденной ЮНСИТРАЛ (A/CONF. 89/5), заслужила признание. Именно Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок в феврале 1971 года выразила мнение о необходимости пересмотреть и расширить Международную конвенцию по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, и Брюссельский протокол 1968 года, вносящий изменения в эту Конвенцию, а также, если возможно, подготовить новую международную конвенцию для принятия ее под эгидой Организации Объединенных Наций. ЮНКТАД предложила ЮНСИТРАЛ подготовить такую Конвенцию, текст которой в настоящее время представлен Конференции.

19. Проект конвенции вносит значительные изменения в правовой режим 1924 года и содержит различные режимы ответственности и обязательств и различные правила относительно бремени доказательства. По мнению ЮНСИТРАЛ, он устанавливает более справедливое равновесие между интересами всех сторон, заинтересованных в морской перевозке грузов, и отражает современные идеалы справедливости, которых придерживается Организация Объединенных Наций.

20. Существует надежда, что дух компромисса, которым была проникнута работа ЮНСИТРАЛ, будет преобладать и во время работы Конференции. Морская перевозка грузов — возможно, самый важный способ перевозки между государствами — является чрезвычайно важным фактором в мировой торговле и развитии дружественных отношений между государствами, а комплекс согласованных правил по данному вопросу окажет большую помощь международному сообществу.

21. Оратор благодарит власти Федеративной Республики Германии и города Гамбурга за их приглашение и выражает надежду, что воодушевленная древними морскими традициями ганзейского региона работа Конференции явится новой вехой в сотрудничестве между народами Объединенных Наций.

22. Г-н БРЕЖНЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) поздравляет Председателя по случаю его избрания и желает ему успеха на этом посту. Он выражает также признательность своей делегации правительству Федеративной Республики Германии за приглашение провести Конференцию в Гамбурге и за его усилия, направленные на создание необходимых условий для эффективной работы Конференции.

23. Советский Союз последовательно выступает за развитие взаимовыгодного делового сотрудничества между государствами в различных областях — в том числе и в области транспорта, играющего важную роль в осуществлении международных торгово-экономических связей,—и поэтому придает большое значение настоящей Конференции и той новой Конвенции о морской перевозке грузов, проект которой вынесен на рассмотрение участников Конференции. В целом проект текста, представленный Конференции, отражает те потребности, которые обусловили необходимость его разработки, и, в частности, устанавливает более сбалансированное распределение связанных с перевозкой рисков между судовладельцами и грузовладельцами. Многие страны уже высказали целый ряд различных соображений и замечаний по проекту, и делегация его страны намерена поставить на обсуждение ряд вопросов, касающихся отдельных положений проекта. Для успешного завершения работы очень важно тщательно взвесить каждую статью, каждый пункт новой Конвенции, конструктивно учитывая реальные интересы различных стран. Именно такой подход позволит найти разумные компромиссные решения даже по самым сложным вопросам, выработать такую конвенцию, которая может стать подлинно универсальным международным документом. От имени своей делегации оратор желает успешной и плодотворной работы всем участникам Конференции, которая может явиться важным событием в деле международного сотрудничества.

Заседание закрывается в 16 час. 15 мин.

3-е пленарное заседание

Вторник, 7 марта 1978 года, 10 час. 45 мин.

Председатель: г-н Р. ХЕРБЕР
(Федеративная Республика Германии).

A/CONF.89/SR.3

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы заместителей Председателя Конференции и председателей главных комитетов (*продолжение*)

Выборы Председателя Первого комитета

1. Г-н КАСТРО (Мексика), выступая от имени Группы 77, предлагает кандидатуру г-на М. Шафика (Египет) для избрания Председателем Первого комитета.

2. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия), г-н КЛЕТОН (Нидерланды), г-н ФУКС (Австрия), г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), г-н ДУЭ (Франция), г-н БАЙЕРС (Австралия) и г-н БЕЙТЕЙН (Бельгия) поддерживают это предложение.

3. Г-н АМОРОСО (Италия) присоединяется к мнению предыдущих ораторов и предлагает избрать г-на Шафика путем аккламации.

4. *Г-н Шафик (Египет) избирается Председателем Первого комитета путем аккламации.*

Выборы Председателя Второго комитета

5. Г-н ПТАК (Польша) предлагает кандидатуру г-на ПОПОВА (Болгария) для избрания Председателем Второго комитета.

6. Г-н КАСТРО (Мексика), г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии), г-н ГЕЙРОС (Бразилия), г-н БРЕДХОЛЬТ (Дания), г-н Н.И.У. СВИНИ (Соединенные Штаты Америки), г-н ДЖОМАРД (Ирак), г-н КАРО (Франция), г-жа ОЛОВО (Уганда), г-н БАЙЕРС (Австралия) и г-н ШАФИК (Египет) поддерживают это предложение.

7. Г-н САРЛИС (Греция) поддерживает кандидатуру г-на ПОПОВА (Болгария) и предлагает избрать его Председателем Второго комитета путем аккламации.

8. *Г-н Попов (Болгария) избирается Председателем Второго комитета путем аккламации.*

ПУНКТ 7 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Назначение членов Редакционного комитета

9. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что Группа 77 предлагает расширить состав членов Редакционного комитета с 15 до 18 человек в следующем составе: 9 членов — от Группы 77, 6 членов — от Группы B и 3 члена — от Группы D. Такой расширенный состав сделает Редакционный комитет более представительным и позволит, в частности, учесть тот факт, что Конференция работает на пяти языках.

10. Г-н АМОРОСО (Италия) поддерживает это предложение.

11. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что Конференция утвердила правила процедуры (A/CONF. 89/3), где, с одной стороны, в статье 44 предусмотрено, что Редакционный комитет состоит из 15 человек, и, с другой стороны, в статье 60, что правила процедуры могут быть изменены решением Конференции, принятым большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании представителей по рекомендации Генерального комитета. Поэтому он предлагает Конференции принять к сведению предложение, представленное Мексикой от имени Группы 77, и отложить рассмотрение предложения о расширении состава членов Редакционного комитета до 18 членов до заседания Генерального комитета.

12. *Предложение принимается.*

Заседание закрывается в 13 час. 10 мин.

4-е пленарное заседание

Среда, 8 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

Председатель: г-н Р. ХЕРБЕР
(Федеративная Республика Германии).

A/CONF.89/SR.4

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы заместителей Председателя Конференции и председателей главных комитетов (*окончание*)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ сообщает Конференции о том, что в результате обсуждения, прошедшего между делегациями, был разработан следующий согласованный список из 22 кандидатов для избрания на пост заместителя Председателя Конференции: г-н Хенни (Алжир), г-н Рай (Аргентина), г-н Байерс (Австралия), г-н Бентейн (Бельгия), г-н Монтгомери (Канада), г-н Леон Монтесино (Куба), г-н Бредхольт (Дания), г-н Рамирес Идальго (Эквадор), г-н Фогель (Германская Демократическая Республика), г-н Сарлис (Греция), г-н Сиregар (Индонезия), г-н Джомард (Ирак), г-н Аморосо (Италия), г-н Аводумила (Нигерия), г-н Масуд (Пакистан), г-н Сумулонг (Филиппины), г-н Жилковский (Польша), г-н Гуейе (Сенегал), г-н Озерден (Турция), г-жа Олово (Уганда), г-н Брежнев (Союз Советских Социалистических Республик), г-н Морено Партидас (Венесуэла). Он предлагает, чтобы Конференция избрала путем аккламации поименованных кандидатов на пост заместителя Председателя.

2. *Предложение принимается.*

ПУНКТ 8 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Организация работы (*окончание*)

3. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство), которого поддерживает г-н КАСТРО (Мексика), предлагает Конференции заслушать те делегации, которые хотели бы сделать общие заявления по пункту 9 повестки дня.

4. *Предложение принимается.*

ПУНКТ 9 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение вопроса о морской перевозе грузов в соответствии с резолюцией 31/100 Генеральной Ассамблеи от 15 декабря 1976 года (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6 и Add.1 и 2, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8)

5. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что Соединенное Королевство как страна, благосостояние которой в значительной степени зависит от морской международной торговли, считает важным, чтобы новая конвенция установила четкие сбалансированные и экономичные правила, способствующие развитию такой торговли. Положение Соединенного Королевства позволяет занять ему непредвзятую и в то же время информированную позицию в отношении предлагаемых новых правил; его широкие интересы в области судовладения дополняются и балансируются его значительными интересами в области перевозки грузов и торговли, в то время как его основные интересы в области страхования охватывают ответственность в отношении груза и ответственность перевозчика; оно не стремится удовлетворить какие-либо из этих интересов за счет других стран. Соединенное Королевство является страной, которая в широких масштабах одновременно предоставляет услуги в области судоходства и пользуется ими, и его основной целью является обеспечение того, чтобы такие услуги предоставлялись на наиболее эффективной основе. Это соответствует интересам Соединенного Королевства как торговой страны, однако это соответствует и интересам мирового сообщества.

6. По этим причинам его правительство не хотело бы видеть изменений в Гаагских и в Гаагско-Висбайских правилах, которые были улучшены и уточнены решениями судов, принятыми на протяжении многих лет, если будут отсутствовать веские экономические причины для проведения таких изменений. Его правительство отвергает точку зрения, в соответствии с которой необходимо, исходя из абстрактных аргументов справедливости, провести перераспределение ответственности в направлении страховщиков груза, а также «клубов взаимной защиты и возмещения», а также точку зрения о том, чтобы акцент, сделанный в Гаагских правилах, был необоснованно смещен в отношении судовладельцев. Оно считает, что настоящий режим страхования ответственности является экономичным и отвечает интересам страховщиков обоих видов. Действительно, этот фактор был одним из тех факторов, на основании которых Комитет Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) по невидимым статьям и финансированию, связанному с торговлей, сделал в исследовании о морском страховании, опубликованном в 1975 году[1], вывод о том, что существующая структура страхования грузов является наиболее экономичной и благоприятной в плане удовлетворения особых интересов развивающихся стран, которые по вполне понятным причинам стремятся развивать свои собственные отрасли страхования.

7. Несмотря на то что Гаагские правила получили широкое распространение и были дополнительно уточнены на протяжении многих лет своего существования, они тем не менее не являются совершен-

[1] TD/B/C.3/120.

ными, и проект конвенции, представленный Конференции, является отрадным улучшением не только с точки зрения формы и структуры, но и с точки зрения некоторых вопросов по существу. Однако у его делегации есть ряд предложений в отношении его дальнейшего улучшения. Во-первых, пределы ответственности, изложенные в статье 6, должны быть сохранены на низком уровне; он полагает, что в настоящее время по этому вопросу существует широкое согласие. Во-вторых, необходимо вновь ввести защиту от навигационной ошибки. В-третьих, условия, в которых ограничение, предусмотренное в статье 6, может быть нарушено, должно быть ограничено таким образом, чтобы исключить мелкие нарушения и другие причины, не поддающиеся контролю перевозчика. Наконец, положения заключительных клаузул, касающиеся вступления в силу, должны четко свидетельствовать о том, что нормы, изложенные в Конвенции, должны получить широкое одобрение перед тем, как они вступят в действие.

8. Его делегация представит предложения по этим и другим вопросам в ходе работы Конференции, которая, как она надеется, разработает разумно сбалансированный текст, приемлемый для подавляющего большинства торговых стран.

9. Г-н ФОГЕЛЬ (Германская Демократическая Республика) говорит, что его страна рассмотрела проект конвенции (A/CONF. 89/5) с точки зрения выяснения, в какой степени была достигнута гармонизация с другими международными транспортными конвенциями, которая имеет большое значение для дальнейшего регулирования смешанных перевозок, а также каким образом проект учитывает новые виды транспортной техники и какие изменения были произведены в отношении перераспределения рисков между перевозчиком и грузоотправителем. Она сделала вывод, что были предприняты значительные усилия с целью гармонизации международного транспортного права, однако современные виды транспортной техники не были в достаточной степени учтены в настоящем проекте. Тем не менее данный проект является более систематическим по сравнению с Гаагскими правилами, и деятельность Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) заслуживает в этой связи особой похвалы.

10. Не стремясь выдвинуть какие-либо предварительные условия в отношении работы Второго комитета над окончательными вариантами статей, он высказывает озабоченность в связи с тем, что после того, как Конвенция вступит в силу, будут существовать три различных правовых документа, регулирующих перевозку груза морем: Гаагские правила, участниками которых являются 70 государств; Брюссельский протокол 1968 года, участниками которого являются 10 государств, и сама Конвенция. Поэтому в Конвенцию необходимо включить соответствующее положение, которое позволило бы избежать дальнейшего «расщепления» морского права; его делегация представит в соответствующем порядке предложения по этому вопросу.

11. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) говорит, что для развития импортной и экспортной торговли и, следовательно, для экономического развития стран большое значение представляет документ, в котором были бы сбалансированы интересы судовладельцев, грузоотправителей и грузополучателей. Развивающиеся страны являются традиционными потребителями морских услуг, и, следовательно, рассмотрение проблем, возникающих в связи с договорами морской перевозки грузов, представляет собой большое значение в плане защиты интересов тех стран-потребителей, у которых отсутствует большой собственный торговый флот и которые должны импортировать товары для своего собственного потребления в целях экономического развития, а также экспортировать свое сырье и другие товары.

12. Большое значение для Чили имеют внесенные в проект текста до проведения Конференции существенные изменения к Брюссельской конвенции 1924 года, в связи с чем необходимо дать положительную оценку работе ЮНСИТРАЛ. Важно иметь обязательные для обеих сторон договора морской перевозки грузов четкие правила относительно формы и содержания коносаментов, ответственности перевозчиков и периода ответственности за повреждение груза, пределов ответственности, юрисдикции, арбитража и других вопросов. Введение таких правил явится крупным шагом по пути обеспечения сбалансированного удовлетворения интересов перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей и будет служить интересам традиционных клиентов, пользующихся таким способом перевозки, как морские перевозки.

13. Г-н МАЙЛЛАНД (Либерия) говорит, что, будучи развивающейся страной и крупным экспортером таких сырьевых товаров, как железная руда и каучук, Либерия решительно выступает за установление нового экономического порядка и поддерживает проект конвенции в той степени, в какой он будет отвечать экономическим интересам развивающихся стран. Однако она отвергает мнение, которое заключается в том, что, хотя многие страны и считают, что данный проект имеет серьезные недостатки и поэтому, возможно, не вступит в силу, по крайней мере, в обозримом будущем, подготовка проекта правил представляется тем не менее желательной, поскольку она послужит своеобразным примером, который будет способствовать внесению в систему международной морской торговли изменений экономического и правового характера. По его мнению, эта конвенция должна с самого начала предполагать ее широкое применение.

14. Его делегация не убеждена в том, что настоящий проект устанавливает подлинно справедливое экономическое равновесие интересов всех сторон. Предусматриваемые в некоторых частях средства

защиты, которыми могут пользоваться перевозчики и грузополучатели, в других частях отсутствуют.

15. Он разделяет соображения делегации Соединенного Королевства относительно некоторых аспектов настоящего проекта; но независимо от того, согласна ли какая-нибудь делегация с этими соображениями, важен сам по себе тот факт, что эти соображения отражают позицию крупной морской державы. Мнения других делегаций также имеют немаловажное значение, поскольку от них зависит вопрос, как скоро будет разработан документ, обязательный для всего мирового экономического и морского сообщества.

16. Делегация Либерии выражает особую обеспокоенность по поводу принципа навигационной ошибки и считает, что утверждения о том, что настоящий проект обеспечит большие гарантии для перевозчиков и грузополучателей в плане страхования, могут оказаться необоснованными. Можно вполне допустить, что экономические последствия новых положений, касающихся страхования, будут незначительными и что основные расходы будет нести не перевозчик, а владелец груза, поскольку сохранится система фрахтовых выплат.

17. Его делегация придерживается того мнения, что по мере технического прогресса и устаревания коносамента в некотором смысле устарела сама Брюссельская конвенция, в связи с чем проект ЮНСИТРАЛ может также стать неприемлемым для удовлетворения будущих потребностей морской торговли.

18. Он выразил особую обеспокоенность по поводу следующих вопросов: не будут ли положения статьи 5 относительно задержки приводить лишь к возникновению споров, вместо того чтобы приносить фактическую пользу в плане поощрения удовлетворения законных интересов грузополучателей в тех случаях, когда они требуют возмещения за задержку; ограничение ответственности в соответствии со статьей 6 и степень ее согласованности с положениями существующих конвенций по данному вопросу; проблемы судоходства, упомянутые представителем Соединенного Королевства.

19. Г-н КАРО (Франция) говорит, что в целом его делегация поддерживает проект конвенции, составленный до проведения Конференции, который представляется ей логичным и справедливым, а также отвечающим чаяниям международного сообщества, и в частности развивающихся стран. Брюссельская конвенция 1924 года имела определенные положительные моменты: она впервые ввела систему международных соглашений в той области, в которой ранее отсутствовало какое-либо регулирование, и таким образом внесла большой вклад в развитие международных перевозок и, следовательно, международной торговли. С тех пор в результате технического прогресса масштабы торговли чрезвычайно расширились, а отношения между странами в целом и сторонами договоров морской перевозки грузов, в частности, изменились. Поэтому желательно пересмотреть отношения между грузоотправителями и перевозчиками с целью обеспечения более справедливого распределения рисков. Значение коносамента снизилось и появилась необходимость введения ряда правил, которые охватывали бы все аспекты договора морской перевозки, включая сухопутные стадии морской перевозки.

20. Находящийся на рассмотрении участников Конференции текст является результатом компромисса между государствами, располагающими судами, и государствами, пользующимися ими. Он считает такую классификацию удобной, поскольку почти все государства, представленные на данной Конференции, включая Францию, являются как судовладельцами, так и перевозчиками и имеют соответствующие интересы.

21. При любом пересмотре Гаагских правил следует учитывать необходимость предотвращения использования навигационной ошибки как основания для снятия ответственности с перевозчика и в то же время необходимость установления относительно низкого уровня ответственности перевозчика, с тем чтобы не допустить неоправданно высокого повышения фрахтовых платежей, предусмотрев все же положение о том, что основное обязательство по страхованию перевозимого груза возлагается на перевозчика. Положения, регулирующие данные вопросы, а также положение о том, что истец должен представить доказательства вины в случае пожара, являются основой данного проекта. Недостаточно согласованный подход к этим основным вопросам может быть связан с опасностью того, что не удастся достичь согласия в отношении конвенции в целом, что чревато серьезными последствиями.

22. Данный проект конвенции может показаться некоторым делегациям революционным, но фактически его принятие будет означать введение закона, регулирующего перевозку груза по морю, основа которого будет аналогична многим другим уже принятым международным сообществом конвенциям, касающимся перевозки, включая конвенции, регулирующие воздушные перевозки.

23. Хотя он и считает, что некоторые детали данного проекта можно было бы усовершенствовать, например формулировку и, возможно, существо статьи 8, он надеется, что Конференция не станет проводить дискуссий, которые могут поставить под вопрос систему, уже одобренную ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ.

24. Г-н ДИКСИТ (Индия) выражает признательность своей делегации правительству Федеративной Республики Германии за приглашение провести данную Конференцию в Гамбурге — городе с большим историческим наследием.

25. Он напоминает, что в своем послании Конференции Генеральный секретарь отметил значение, придаваемое Организацией Объединенных Наций и всем миром в целом ее результатам. Его делегация

разделяет оптимизм Генерального секретаря в том, что касается установления нового, более справедливого международного режима морских перевозок, но считает, что подлежащие разработке новые правила должны учитывать появление нового экономического порядка.

26. Существующие правила морских перевозок разрабатывались в то время, когда большинство стран Азии, Африки и Латинской Америки не имели права голоса, и всем известно, что эти правила защищают интересы судовладельцев. Организация морских перевозок в целом все еще предопределяется потребностями судовладельцев, и перевозчик, являясь менее сильной стороной в договоре перевозки, вынужден соглашаться с устанавливаемыми судовладельцами условиями. Для того чтобы международная торговля могла развиваться, преимущества и бремя должны справедливо распределяться между всеми заинтересованными сторонами в соответствии с положениями резолюции 31/100 Генеральной Ассамблеи.

27. Индия имеет довольно развитую судостроительную промышленность, но ее первостепенной задачей является обеспечение должной защиты перевозчиков и грузополучателей. Рассматриваемый Конференцией проект закладывает хорошую основу для обсуждения, но некоторые аспекты придется подвергнуть более тщательному анализу, поскольку они, как представляется, отрицают саму цель Конференции. В качестве одного из примеров можно упомянуть ответственность в случае пожара; если сохранить существующую формулировку проекта, то истцу будет весьма трудно доказать вину или небрежность перевозчика, его служащих или агентов. Однако его делегация готова к сотрудничеству, с тем чтобы работа Конференции увенчалась успехом.

28. Г-н КАВАДЕ (Япония) выражает признательность своей делегации правительству Федеративной Республики Германии и свободному ганзейскому городу Гамбургу за приглашение провести Конференцию в этом городе.

29. Находящийся на рассмотрении Конференции проект конвенции разрабатывался с учетом необходимости пересмотра и изменения Брюссельской конвенции 1924 года в свете технических достижений и развития практики морских перевозок. Помимо ряда новых правил международной морской перевозки грузов, как, например, тех, которые касаются сферы применения, ответственности перевозчика, юрисдикции и арбитража, проект содержит положения, которые существенно повлияют на законы и практику, применяемые в других областях, как, например, в области страхования и банковского дела. Следует отметить, что несмотря на технические достижения судоходство по-прежнему связано с особыми рисками. В этой связи он желал бы подчеркнуть два момента, а именно необходимость уделения пристального внимания сбалансированности интересов перевозчика и грузоотправителя и возможности установления нового режима. Иными словами, система ответственности должна рассматриваться в свете необходимости установления разумного уровня общих расходов по перевозке; положения, касающиеся пределов ответственности, должны учитывать нормальную стоимость обычного груза и то обстоятельство, что слишком высокий предел приведет к повышению фрахтовых ставок.

30. Он выражает надежду, что работа Конференции увенчается успехом.

31. Г-н КИМ (Корейская Республика) от имени своей делегации выражает признательность правительству Федеративной Республики Германии и городу Гамбургу за гостеприимство и отличные условия, созданные для работы Конференции.

32. Корея, тоннаж торгового флота которой к концу 1977 года достиг приблизительно 3,5 млн. брутто-тонн и на долю которого в этом же году приходилось 44 процента общего объема экспортной и импортной торговли страны, придает большое значение Конференции. Для достижения своей цели Конференция должна сбалансировать распределение рисков между грузовладельцами и перевозчиками и устранить существующие неопределенности и неясности в правилах и практике, касающихся коносаментов. Это — задача не из легких, и, для того чтобы выполнить ее, страны должны быть готовы к сотрудничеству и выработке перспективной политики.

33. Проект конвенции, за подготовку которого следует выразить признательность ЮНСИТРАЛ, в целом является приемлемым для его делегации, так как он представляет собой гармоничное сочетание между различными интересами и правовыми системами заинтересованных сторон и представляет собой значительное улучшение Брюссельской конвенции 1924 года с поправками Брюссельского протокола 1968 года. Однако в отдельных статьях существует ряд моментов, которые должны быть изучены с большим вниманием. Его делегация выражает согласие с основным принципом, изложенным, например, в статье 5, однако предлагает пересмотреть ее, с тем чтобы освободить перевозчика от ответственности за утрату, повреждение или задержку в доставке груза, причиной которых являются навигационная ошибка, пожар или меры по спасению жизни, если можно было доказать, что такие происшествия произошли не по фактической вине или небрежности перевозчика.

34. Что касается статьи 6, его делегация отдает предпочтение альтернативному тексту, в котором предусматривается, что единственным критерием для определения пределов ответственности перевозчика является вес груза. Он выражает свое согласие с другими делегациями относительно того, что этот текст легче применять на практике и он сочетается с соответствующими положениями других международных конвенций, касающихся перевозки.

35. Его делегация выражает свою уверенность в том, что работа Конференции явится важной вехой в истории развития международного законодательства в области морских перевозок, и призывает к широкому сотрудничеству в деле достижения ее целей.

36. Г-н МАСУД (Пакистан) присоединяется к мнению представителя Индии о том, что Гаагские правила были разработаны в то время, когда развивающиеся страны могли оказать незначительное влияние на разработку норм международного права, и поэтому они предоставляют перевозчику гораздо большие преимущества, нежели грузоотправителю. Важно помнить, что морская перевозка грузов в то время была действительно рискованным предприятием, однако с развитием техники за последние 50 лет перевозчик не сталкивается более с теми же рисками. Поэтому следует приложить усилия для сбалансирования прав и ответственности грузоотправителя и перевозчика. Проект конвенции, представленный Конференции, содержит ряд улучшений по сравнению с Гаагскими правилами, однако не все изменения являются благоприятными для грузоотправителя, а в определенных случаях, таких, например, как пожар, они являются менее благоприятными для него, чем это предусмотрено в Гаагских правилах. Например, таким же образом предусмотрено положение относительно ограничения ответственности перевозчика в соответствии со статьей 6, но при этом отсутствует ограничение ответственности грузоотправителя, а в соответствии со статьей 12 грузоотправитель несет полную ответственность за понесенную перевозчиком утрату или повреждение, если они были результатом ошибки или небрежности грузоотправителя. Кроме того, согласно статье 25 применение конвенции может быть ограничено национальным законодательством государств, которое может противоречить духу конвенции. При возможности одностороннего ограничения государством или его законами прав и ответственности, устанавливаемых конвенцией, договоры морской перевозки грузов потеряют свою определенность.

37. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит о необходимости обеспечить, чтобы обсуждаемый проект конвенции действительно представлял собой улучшение Гаагских правил, в соответствии с которыми международная морская торговля регулировалась в течение приблизительно 50 лет. По мнению оратора, это соответствует действительности во многих отношениях, однако, поскольку цель проекта конвенции заключается в том, чтобы облегчить торговлю между торговыми партнерами, важно спросить, действительно ли он это делает или, иными словами, содержит ли проект конвенции экономическое решение связанных с этим проблем.

38. Конференция должна обеспечить, например, положение, при котором затраты, связанные с перевозкой, сохранялись на минимальном уровне, что отвечает интересам всех соответствующих сторон. По мнению его делегации, некоторые положения, а именно статьи 5, 6 и 8, не отвечают этой цели, и поэтому их следует исправить. Его страна, которая располагает значительной судоходной промышленностью, особо заинтересована в поддержании расходов, связанных с перевозкой морских грузов на разумном уровне. Это также отвечает интересам развивающихся стран.

39. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что в данном случае он ограничит замечания статьями 5, 6, 8 и 11 проекта конвенции, которая представляет большое значение для распределения рисков, и их следует рассматривать взаимосвязанно, с тем чтобы обеспечить сочетание, что соответствует логике и является экономически целесообразным для всех заинтересованных сторон. Все делегации должны быть готовы к компромиссам, с тем чтобы разработать совокупность норм, которые обеспечили бы возможность принятия конвенции как можно большим количеством государств. Его делегация считает, что существует значительное количество нерешенных моментов относительно статей 5, 6 и 8, а также, возможно, статьи 11, однако надеется, что ее замечания в этом отношении не будут рассматриваться как официальные предложения.

40. В случае пункта 4 статьи 5 относительно возражений ответчика в случае пожара представляется возможным существование трех альтернатив. Это положение может быть исключено полностью, а основной упор сделан на общие принципы защиты; эта норма может быть сформулирована более жестко, с тем чтобы потребовать от перевозчика доказательств эффективности оборудования по борьбе с пожарами на море и подготовки экипажа, или она может быть сокращена, с тем чтобы предусмотреть возможность предъявить грузовладельцу требование доказать соучастие и осведомленность перевозчика в совершении небрежности со стороны его служащих. Возражения ответчика, допустившего небрежность в судовождении и руководстве «на основе определенной позиции», не предусмотрены в проекте его нынешней редакцией, однако существует несколько способов решения этого вопроса. Возражения могут по-прежнему полностью исключаться, или в них может быть отказано лишь в случае небрежного руководства, или перевозчик может быть обеспечен защитой в тех случаях, когда судно, а также груз повреждены в результате столкновения или посадки на мель.

41. В случае статьи 8 ограничение ответственности перевозчика за одну грузовую единицу может рассматриваться как единое целое, так и с точки зрения возможности ее расчленения на отдельные части. Вариант расчленения ее на части может оказаться более простым, однако в этом случае предел ответственности будет гораздо выше, чем в том случае, если бы она рассматривалась как единое целое.

42. Что касается характера защиты в случае сохранения проекта конвенции в том виде, в котором он

сформулирован, следует тщательно изучить вопрос о величинах, возникающих в связи с новым разделением рисков. В этом отношении оратор желает подчеркнуть важность анализа с точки зрения вариантов, которые могут быть предусмотрены для достижения логически оправданного и экономически целесообразного компромисса, отвечающего интересам грузоотправителей, перевозчиков и страховщиков. В целом его правительство положительно оценивает проект конвенции и присоединяется к мнению ЮНКТАД о том, что в целом в нем находит отражение новое соотношение между соответствующими интересами, что принесет пользу международной торговле и развивающимся странам, в частности.

43. Г-н ГОРМАН (Ирландия) говорит, что проблема, обсуждаемая на Конференции, представляет особый интерес для Ирландии, поскольку она является островом, и поэтому морская торговля играет жизненно важную роль в ее экономике, и, во-вторых, ввиду сравнительно небольшого размера ее торгового флота бóльшая часть импорта и экспорта Ирландии перевозится судами других стран. Правительство Ирландии, которое придает большое значение перевозке грузов, считает, что одна из важнейших целей составителей проекта конвенции заключалась в том, чтобы усилить защиту груза и грузоотправителя.

44. Одним из вопросов, который вызывает значительную озабоченность его делегации, является предложение о том, что общими последствиями конвенции может явиться чистое увеличение затрат, связанных с морской перевозкой грузов: увеличения общей суммы страховых расходов неизбежно повлекут увеличение фрахтовых ставок и в конечном итоге — увеличение цен для ирландских экспортеров и потребителей. Хотя не может быть абсолютной определенности относительно этого прогноза, таково мнение, которого придерживаются некоторые из тех, кто имеет практическое отношение к торговле, а также тех, кто заинтересован в определенных кругах.

45. Из числа различных положений проекта конвенции его делегация особо приветствует те, которые касаются ограничения ответственности и в соответствии с которыми были модернизированы существующие положения, а также те, которые касаются расширения срока ответственности перевозчика. Она отмечает попытки, направленные на приведение проекта конвенции в соответствие с техническими достижениями в области судоходства. Однако она отмечает, что текст следует доработать, с тем чтобы более четко подчеркнуть взаимосвязь, существующую между проектом конвенции и соответствующими региональными соглашениями о смешанных перевозках — по которым осуществляется значительная часть импорта и экспорта Ирландии, а также его взаимосвязь с любой возможной в будущем международной конвенцией о смешанных перевозках.

46. Г-н АМОРОСО (Италия), подчеркивая, что вопреки общему мнению о том, что Италия является страной, которая представляет главным образом интересы судовладельцев, заявляет, что страна фактически является представителем весьма четкого соотношения интересов судовладельцев, грузоотправителей и грузополучателей. Поэтому его делегация считает возможным высказать свое объективное мнение по данному вопросу.

47. Признавая положительные стороны проекта конвенции, он считает возможным его улучшение. Наилучшим способом достижения этого результата явилось бы стремление внести необходимые изменения в духе сотрудничества. Его делегация разделяет озабоченность, выраженную относительно статей 5, 6 и 8, и считает, что освобождение от ответственности, основанной на навигационной ошибке, следует ввести вновь. Кроме того, хотя проект конвенции может показаться безупречным с юридической точки зрения, он настаивает на необходимости рассмотреть способы исключения определенных экономических последствий. В конечном счете интересам грузоотправителя должно уделяться максимальное внимание, с тем чтобы обеспечить защиту и компенсацию в отношении любой утраты и повреждения его груза. Именно этот метод он предлагает вниманию Конференции, ибо цель его состоит в том, чтобы в духе сотрудничества улучшить проект конвенции, главным образом, для пользы грузоотправителя.

48. Г-жа ОЛОВО (Уганда) говорит, что цель проекта конвенции заключается в замене Гаагских правил 1924 года и в обеспечении справедливого соотношения интересов сторон Договора морской перевозки грузов. Несомненно, интересы перевозчиков и грузоотправителей представляют в основном развитые страны: например, страны Восточной Африки располагают лишь четырьмя небольшими судами.

49. Пытаясь установить новый режим, Конференция должна вести работу тщательно и руководствоваться принципами, на которых должен быть основан новый экономический порядок, поскольку в противном случае она не выполнит свою задачу. Кроме того, любую конвенцию, игнорирующую эти принципы, потребуется постоянно изменять. Таким образом, задача заключается в разработке реалистической конвенции, которая удовлетворяла бы требованиям современности.

50. Ссылаясь на конкретные положения, она говорит, что, по мнению ее делегации, в случае пожара бремя доказывания должно возлагаться на перевозчика, поскольку ему или его агентам легче установить причины, чем грузоотправителю. Ее делегация также выступает за то, чтобы расчетная единица основывалась на единице специального права заимствования (СПЗ) Международного валютного фонда, с тем чтобы устранить влияние валютных колебаний. Любая другая основа не будет соответствовать существующему экономическому положе-

нию. Далее, ее делегация считает, что вступление конвенции в силу должно основываться на согласованном числе государств, ратифицировавших ее или присоединившихся к ней, а не на каком-либо другом критерии.

51. Наконец, она выражает надежду на то, что работа Конференции будет вестись в духе доброй воли, что позволит достичь желаемых целей.

52. Г-н ШАХ (Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию) говорит, что г-н Гамани Корея, Генеральный секретарь ЮНКТАД, выражает глубокое сожаление в связи с тем, что он не может присутствовать на Конференции и лично выразить свою признательность ЮНСИТРАЛ за быстрый ответ на предложение ЮНКТАД подготовить проект конвенции. Задача пересмотра Гаагских правил впервые обсуждалась на межправительственном уровне на второй сессии ЮНКТАД в 1968 году.

53. Документы, которые были представлены ЮНКТАД Конференции, включают два доклада пятой сессии Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок, в которых излагаются мнения правительств и наблюдателей в отношении проекта конвенции, а также справочные доклады, подготовленные секретариатом ЮНКТАД. Персонал ЮНКТАД также сотрудничал с персоналом ЮНСИТРАЛ в подготовке материалов для Рабочей группы ЮНСИТРАЛ и оказывал помощь в обслуживании некоторых ее совещаний.

54. Наиболее значительный факт, выявленный секретариатом ЮНКТАД в проведенном исследовании в отношении коносаментов[2], заключается в том, что чрезмерно большой процент грузовых исков — хотя и очевидно являющихся на первый взгляд законными — либо вообще не возбуждались, либо ставились под сомнение в силу механизма Гаагских правил. Таким образом, проект конвенции отвечает потребности устранения недостатков, выявленных большинством участников ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ.

55. ЮНКТАД в целом принимает проект конвенции и считает, что большинство причин, вызвавших у нее опасения в отношении некоторых положений, в широком смысле устранено, как, например, в связи с вопросом о сфере применения Конвенции, об ответственности, включая ее денежное ограничение, о бремени доказывания, о сроке исковой давности, о последствиях просрочки, о юрисдикции порта разгрузки и об использовании недействительных оговорок. Основная забота ЮНКТАД заключается в обеспечении того, чтобы позиции более слабой стороны договора перевозки, стремящейся к справедливому урегулированию ее иска, не был нанесен ущерб вследствие нехватки опыта или ресурсов. Такая защита, несомненно, может быть гарантирована лишь с помощью справедливого и четкого закона, не оставляющего возможности для злоупотреблений. Он выражает мнение о том, что чем больше формулировка будет способствовать четкому признанию или отклонению иска и установлению более справедливого соотношения между сторонами, тем выгоднее это будет как для потребителей, так и для поставщиков. Он выражает надежду на то, что Конференция не будет принижать значение, которое придают ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ необходимости существенного изменения основных норм, регулирующих ответственность, таким образом, чтобы они в большей степени соответствовали существующей перспективе в области морских перевозок. В рамках ЮНКТАД справедливо указывалось, что эффективный пересмотр Гаагских правил зависит от нескольких основных проблем и что если не будут устранены очевидные несоответствия в режиме ответственности, то это будет равносильно тому, чтобы поставить под угрозу успех всего мероприятия.

56. Наконец, выражая признательность всем, кто оказал помощь ЮНКТАД как в рамках, так и за пределами системы Организации Объединенных Наций в ее первом мероприятии, касающемся законодательства в области морских перевозок, он надеется, что конвенция будет отвечать современным требованиям аналогично тому, как Гаагские правила отвечали требованиям своего времени. Оратор выражает желание прокомментировать в Первом комитете замечания, сделанные в отношении решения комитета ЮНКТАД, касающегося морского страхования.

57. Г-н ФРАНЗИНИ (наблюдатель от Латиноамериканской ассоциации судовладельцев) говорит, что Ассоциация, представителем которой он является, охватывает большинство национальных судоходных компаний государств — членов Латиноамериканской ассоциации свободной торговли (ЛАСТ). Ассоциация с большим интересом следила за подготовительной работой по проекту конвенции и представила замечания по различным его аспектам правительствам стран компаний, являющихся ее членами. Она считает, что в целом проект конвенции является улучшением по сравнению с Гаагскими правилами и что в отличие от правил, которые касаются лишь некоторых аспектов морской перевозки грузов, он охватывает систематическим образом все соответствующие проблемы.

58. Он отметил, что как ЮНСИТРАЛ, так и Рабочая группа ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок считают, что проект конвенции отражает новое соотношение между интересами соответствующих сторон, что является выгодным для международной торговли в целом и для развивающихся стран в частности. Однако, по мнению его Ассоциации, именно этот момент является наиболее уязвимым для критики, поскольку представляется, что проект конвенции отражает серьезное несоответствие между правами грузоотправителей, с одной стороны, и перевозчиков, с другой стороны, в ущерб последним.

[2] Документ E/72.II.D.2

59. Один из аспектов, которые подчеркивались на тринадцатой сессии Генеральной ассамблеи Ассоциации, проведенной в Аргентине в ноябре 1976 года, заключается в том, что новые нормы, регулирующие ответственность, исключение возражений против исков, которыми в соответствии с существующими правилами пользуется перевозчик, а также ограничение ответственности приведут к резкому росту эксплуатационных расходов в результате увеличения страхового покрытия, которое потребуется судовладельцу для защиты от соответствующих рисков. Некоторые делегации в Рабочей группе также указывали, что, поскольку рынки страхования сосредоточены в небольшом числе районов, это приведет к увеличению оттока валюты, что окажет неблагоприятное влияние на платежные балансы их стран.

60. Исходя из замечаний и предложений, представленных правительствами в отношении проекта конвенции (A/CONF. 89/7 и Add.1 и A/CONF. 89/8), он отмечает, что ряд стран и международных организаций разделяют озабоченность его Ассоциации в связи с этими аспектами. Ассоциация считает, что не следует исключать навигационную ошибку в качестве возражения, имеющегося у перевозчика, и что не следует считать просрочку в доставке основанием ответственности, особенно в связи с утратой и повреждением. Она также имеет серьезные сомнения в отношении положений статьи 6, касающихся максимальных пределов ответственности, а также в отношении положений, касающихся ответственности за перевозку живых животных, поскольку речь может идти о различных животных, требующих различного ухода.

61. Его Ассоциация считает, что, хотя в целом проект конвенции является приемлемым, его следует тщательно пересмотреть, с тем чтобы учесть затронутые им моменты. Она выражает готовность сотрудничать в выработке удовлетворительного текста.

62. Г-н РАЙ (Аргентина) говорит, что он не будет касаться подробностей позиции его правительства в отношении проекта конвенции на нынешнем этапе, поскольку его делегация намеревается представить некоторые конкретные предложения, касающиеся основания ответственности, проблем, связанных с утратой или повреждением груза, а также юрисдикции судов в порту разгрузки. После 1936 года в Аргентине сложилось соответствующее прецедентное право в отношении компетенции судов в порту разгрузки заслушивать иски в связи с утратой или повреждением груза. Соответствующие принципы были включены в законодательство с целью защиты интересов аргентинских грузополучателей и страховщиков.

63. В то же время его делегация понимает, что необходимо достичь определенного равновесия и избегать формул, которые могут привести к росту издержек — издержек, которые явятся лишь бременем для потребителя, владельца груза и в конечном счете для экономики страны.

Заседание закрывается в 17 час. 45 мин.

5-е пленарное заседание

Пятница, 10 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

Председатель: г-н Р. ХЕРБЕР
(Федеративная Республика Германии).

A/CONF.89/SR.5

ПУНКТ 7 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Назначение членов Редакционного комитета
(*окончание*)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Генеральный комитет предложил учредить Редакционный комитет в составе 18 членов вместо 15, как предусматривается правилом 44 правил процедуры. Предлагается избрать в состав Комитета представителей следующих стран: Австрии, Аргентины, Венгрии, Германской Демократической Республики, Индии, Ирака, Кении, Норвегии, Объединенной Республики Танзании, Перу, Сингапура, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Сьерра Леоне, Франции, Эквадора и Японии.

2. Генеральный комитет также предложил, чтобы лишь эти представители имели право голосовать и выступать по всем вопросам на заседаниях Редакционного комитета, чтобы любые другие представители, которые внесли какое-либо предложение на пленарном заседании или на заседании главного комитета, имели право выступать лишь по этому предложению в Редакционном комитете и чтобы другие участники имели право присутствовать на заседаниях Редакционного комитета, но без права выступать или голосовать.

3. Если нет никаких возражений, то он считает, что Конференция согласна с предложенными Генеральным комитетом структурой и процедурой Редакционного комитета.

4. *Предложение принимается.*

ПУНКТ 6 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Полномочия представителей на Конференции:
***a)* Назначение Комитета по проверке полномочий**

5. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что после консультации с участниками Конференции он хотел бы предложить назначить Комитет по проверке полномочий в соответствии с правилом 4 правил процедуры в составе представителей Бангладеш, Канады, Мадагаскара, Малайзии, Нигерии, Сирии, Соединенных Штатов Америки, Чехословакии и Эквадора. Если нет никаких возражений, то он считает, что Конференция согласна с этим предложением.

6. *Предложение принимается.*

Заседание закрывается в 15 час. 25 мин.

6-е пленарное заседание

Среда, 29 марта 1978 года, 19 час. 40 мин.

Председатель: г-н Р. ХЕРБЕР
(Федеративная Республика Германии).

A/CONF.89/SR.6

ПУНКТ 6 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Полномочия представителей на Конференции:
***b)* Доклад Комитета по проверке полномочий**

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание представителей на доклад Комитета по проверке полномочий (A/CONF. 89/9). Если ни одна из делегаций не имеет возражений, то этот доклад не будет зачитан.

2. В ответ на вопрос г-на БЕНГЕЙНА (Бельгия) г-жа ЮЗОФ (Малайзия) (Председатель Комитета по проверке полномочий) уточняет, что Комитет по проверке полномочий должным образом отметил в своем докладе тот момент, что он учтет все полномочия, которые поступят к нему после его заседания. Это относится и к полномочиям представителя Бельгии.

3. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что если нет возражений, он будет считать, что Конференция приняла к сведению доклад Комитета по проверке полномочий.

4. *Предложение принимается.*

ПУНКТ 10 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение Конвенции и других соответствующих документов, а также Заключительного акта Конференции (A/CONF. 89/12 и Add.1—5, A/CONF. 89/L.3, L.5)

ПРОЕКТ ПОЛОЖЕНИЙ, ОДОБРЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫМ КОМИТЕТОМ

5. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что документы A/CONF. 89/12 и Add.1—5 содержат проекты положений, одобренные Первым комитетом и переданные Редакционному комитету. После того как эти проекты были рассмотрены Редакционным комитетом, Первый комитет постановил передать их пленарному заседанию Конференции. Следовательно, эти документы послужат участникам Конференции основой для обсуждения.

6. Рассматриваемые проекты статей явились результатом подробного обсуждения, прошедшего в двух главных комитетах и, в особенности, в Первом комитете. Некоторые из них являются результатом компромиссных решений, и было бы желательным, чтобы Конференция считала, что в ее задачу входит окончательное принятие этих проектов, и воздержалось бы, по мере возможности, от нового обсуждения существа вопросов. Конференция может успешно завершить свою работу лишь в том случае, если она попытается не ставить вновь под сомнение некоторые проблемы.

7. Что касается процедуры, то Председатель предлагает рассмотреть проекты статей один за другим. Он отмечает, что в соответствии с правилами процедуры в настоящее время в принципе могут быть приняты лишь поправки в письменной форме. Однако, учитывая, что большое число проектов статей было опубликовано с опозданием и ряд проектов еще не опубликован, было бы правильным, если бы Конференция принимала бы устные поправки в той степени, в какой они относятся к важным вопросам, или же носят достаточно простой характер.

8. Поскольку Редакционный комитет еще не предложил название Конвенции, председатель предлагает начать с первой статьи.

Статья 1

9. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, ссылаясь на приведенное в конце соответствующей страницы примечание к пункту 3 статьи 1 в том виде, в каком оно фигурирует в документе A/CONF. 89/12, выше, отмечает, что слово «но» необходимо заменить словом «и», а слово «еще» — опустить. Действительно, данный пункт не был рассмотрен Редакционным комитетом, которому он не был передан. Поэтому необхо-

димо убрать квадратные скобки, в которые заключен текст пункта 3.

10. Председатель уточняет также, что пленарное заседание не должно направлять какие-либо положения в Редакционный комитет. Если возникнут еще вопросы редакционного характера, то оно само по мере возможности должно их урегулировать.

11. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) одобряет процедуру, предложенную Председателем, поскольку она позволит Конференции сэкономить время, однако он хотел бы высказать замечание в отношении пункта 3 статьи 1, которое должно быть все же учтено Редакционным комитетом. Определение термина «грузоотправитель», приведенное в этом положении, охватывает любое лицо, «которым или от имени которого или от лица которого» заключен договор морской перевозки груза, в то время как определение термина «перевозчик», приведенное в пункте 1, относится к любому лицу «которым или от имени которого» был заключен такой договор. Представитель Советского Союза не понимает, почему в этих двух определениях была использована различная терминология, и предлагает Редакционному комитету привести формулировку пункта 3 в соответствие с пунктом 1. Следовательно, в пункте 1 необходимо изъять слова «от лица которого». Это выражение является нечетким.

12. Затрагивая пункт 5 статьи 1, представитель Советского Союза высказывает сожаление в связи с тем, что это положение не было в соответствии с его предложением изменено таким образом, чтобы исключить возможность предъявления перевозчику претензий в случае порчи упаковки вследствие обычного износа. Вместе с тем представляется, что большинство делегаций высказались в пользу такого изменения.

13. Г-н КХУ (Сингапур) предлагает рассмотреть совместную поправку его делегации и делегации Малайзии (A/CONF. 89/L.5), направленную на изъятие определения грузоотправителя.

14. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), выступая по порядку ведения заседания, говорит, что Конференция должна рассмотреть устную поправку Советского Союза перед тем, как перейти к другому предложению. Он настаивает на том, что вопрос об определении грузоотправителя, как и другие вопросы, уже достаточно долго обсуждался в Первом комитете. Лишь по юридическим причинам Первый комитет должен в настоящее время превратиться в пленарное заседание, что связано лишь со сменой Председателя. Повторное рассмотрение в настоящее время различного рода вопросов, безусловно, поставит под сомнение успешное завершение Конференции.

15. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ уточняет, что он не возражает против рассмотрения поправки делегаций Малайзии и Сингапура, поскольку эта поправка идет значительно дальше устной поправки Советского Союза, поскольку она направлена на полное изъятие определения грузоотправителя. Если эти две поправки были бы поставлены на голосование, то Конференция, безусловно, должна была бы в первую очередь высказаться в отношении совместной поправки. Поэтому в первую очередь необходимо будет обсудить эту последнюю поправку.

16. Г-н КХУ (Сингапур) хотел бы пояснить, почему его делегация присоединилась к делегации Малайзии для представления поправки A/CONF.89/L.5. Он учитывает, что вопрос об определении грузоотправителя вызвал значительные трудности в Первом комитете и что он уже был достаточно подробно обсужден. В конечном счете было решено включить это определение в статью 1, а попытки, направленные на разделение этого определения на две части, не завершились успехом. Сейчас можно задать вопрос, действительно ли определение, выработанное Первым комитетом, приемлемо для Конференции. Авторов поправки в особенности беспокоит вторая часть определения, а именно слова «любым лицом, которым или от имени которого или от лица которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором морской перевозки». Эта формулировка является слишком расплывчатой и может явиться источником неопределенности. Так, лицо, которое имеет лишь полномочия передать груз перевозчику, будет рассматриваться как полномочное нанять последнего. Предложенное определение связано с рядом серьезных трудностей в случае перевозки груза на палубе, как это предусматривается в статье 9.

17. Сторонники определения «грузоотправителя» подчеркивают, что если оно будет опущено, то грузоотправитель окажется в неопределенном положении, в частности в отношении предъявления претензий перевозчику. Однако термин «грузоотправитель» не фигурирует в основном положении, относящемся к ответственности, а именно в статье 5. Он отсутствует также и в статье 21, касающейся юрисдикции, и в статье 22, касающейся арбитража.

18. Что касается ясностей, которые могут быть вызваны данным определением, то представитель Сингапура напоминает, что Первый комитет подтвердил, что транспортный посредник не может рассматриваться как грузоотправитель в рамках данного определения. Однако во время чтения данного определения было отмечено, что оно распространяется на транспортного посредника, который, строго говоря, является лишь лицом, фактически передающим груз перевозчику.

19. Наконец, аргумент, согласно которому необходимо дать определение грузоотправителя, поскольку дано соответствующее определение «перевозчика», является исчерпывающим лишь с первого взгляда. На деле определение перевозчика было разработано в первую очередь для того, чтобы обозначить различие между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

20. Целью всякого определения является рассеивание сомнений, которые могут возникнуть в отношении определяемого термина. Полезность определения зависит от его оправданности, и если

определение ведет к возникновению большего числа проблем, по сравнению с тем, какое оно разрешает, то лучше обойтись без него.

21. Г-жа ЮЗОФ (Малайзия) говорит, что, будучи соавтором поправки A/CONF.89/L.5, ее делегация полностью разделяет точку зрения представителя Сингапура. Хотя она высоко оценивает усилия, предпринятые с целью разработки удовлетворительного определения, делегация Малайзии не сможет принять предложенное определение, поскольку оно вызывает дополнительные трудности в плане применения. Это определение является довольно нечетким, и если будет предпринята попытка ограничить его, то возникнет опасность исключить некоторых лиц, которых оно должно охватывать.

22. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) говорит, что его делегация возражает против поправки A/CONF.89/L.5. Рассматриваемое определение является результатом продолжительных дискуссий, прошедших в Первом комитете. Тем не менее оно содержит выражение, которое представитель Венесуэлы плохо понимает, и он предпочел бы изъять его, как это предлагает представитель Советского Союза. С этой оговоркой он, следовательно, выступает за сохранение данного определения. Статьи 12 и 13 касаются непосредственно грузоотправителя, в первой содержится общее правило в отношении ответственности грузоотправителя, а во второй — специальные правила относительно опасного груза. Определение грузоотправителя является столь же необходимым в практических целях, сколь необходимым было признано определение перевозчика.

23. Г-н ПОПОВ (Болгария) также выступает за сохранение данного определения.

24. Г-н ДИКСИТ (Индия) предлагает наглядно показать, что аргументы, приведенные делегациями Малайзии и Сингапура, являются безосновательными. Он, во-первых, напоминает, что рассматриваемое определение было принято подавляющим большинством и что Рабочая группа, которая его сформулировала, учла все мнения, выраженные в ходе обсуждения в Первом комитете. Если верно то, что термин «грузоотправитель» отсутствует в статье 5, то в не меньшей степени верно и то, что он присутствует в многочисленных других статьях. Кроме того, необходимо отметить, что ряд других определений был принят, несмотря на то, что в них отсутствует абсолютная необходимость, и несмотря на значительные различия в точках зрения государств общего права и государств, придерживающихся римской юридической системы. Наличие выражения «от лица которого» в данном определении может представляться некоторым делегациям повторением, однако на практике оно охватывает определенный случай. Тем не менее оно не изменяет определения по существу и не противоречит ни одной из статей проекта конвенции, относящихся к ответственности. Это уточнение было включено в конвенцию с целью учета пожеланий некоторых стран. В конечном счете, оно направлено на защиту грузоотправителей и грузополучателей всех стран, и в частности развивающихся стран.

25. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) выступает против предложения представителя Сингапура, направленного на изъятие определения грузоотправителя из первой статьи. Наиболее важный аргумент, выдвинутый в этом отношении, сводится к тому, что согласно второй части определения тот факт, что лицо, обладающее лишь ограниченными полномочиями, может передать груз перевозчику, наложит дополнительное обязательство на грузоотправителя. Однако представителя Сьерра Леоне не убедил этот аргумент, учитывая, что выражения «от имени которого или от лица которого» достаточно для того, чтобы охватить такого рода ситуацию.

26. Кроме того, представитель Сьерра Леоне отмечает, что отсутствие определения грузоотправителя в Конвенции приведет к возникновению неопределенностей; если Конвенция содержит определение перевозчика и фактического перевозчика, то логично, чтобы она содержала также и определение грузоотправителя. Представитель Сингапура отмечает, что грузоотправитель не упомянут ни в статье 5, ни в других статьях, относящихся к судебным и арбитражным процедурам. Однако в этих статьях речь идет о сторонах спора, которых может быть лишь три: перевозчик, грузополучатель и грузоотправитель.

27. Представитель Сингапура сказал также, что согласно определению, приведенному в пункте 3 статьи 1, транспортный посредник может рассматриваться как грузоотправитель; однако сам термин «комиссионер» свидетельствует о том, что речь не идет об основном грузоотправителе. Поэтому г-н Смарт не видит никакой причины для изъятия определения «грузоотправителя» из первой статьи.

28. Он призывает участников Конференции и, в частности, развитые страны предпринять усилия по установлению справедливых отношений между развивающимися и развитыми странами — между грузоотправителями и перевозчиками — и разработать удовлетворительную для всех стран конвенцию, которая способствовала бы установлению мира и взаимопонимания в международном масштабе.

29. Г-н ЛОУ (Канада) выступает за исключение определения термина «грузоотправитель». Согласно позиции канадского правительства статус грузоотправителя должен позволять ему в случае необходимости получить возмещение у перевозчика. Однако определение грузоотправителя, приведенное в конвенции, может вызвать многочисленные трудности юридического порядка; так, согласно статье 10, перевозчик, прибегнувший к услугам субподрядчиков, может рассматриваться как грузоотправитель, поскольку он действует в качестве последнего, и порт перегрузки становится портом погрузки. В результате, в случае повреждения, нанесенного грузом грузоотправителя, фактический перевозчик может возбудить иск против последнего, который

может даже не знать о договоре, заключенном от его имени перевозчиком. В этом случае действительный грузоотправитель находится в неблагоприятном положении с точки зрения юридической процедуры, учитывая, что иск будет возбужден в судах, в ведении которых находится порт погрузки, и в соответствии с законами страны, в которой размещен данный порт. В этом случае грузоотправитель должен будет прибегнуть к помощи юристов, принадлежащих к его собственной юридической системе, с тем чтобы последние вступили в контакт со своими коллегами из соответствующих компетентных судов.

30. Г-н НДАВУЛА (Уганда), выступая по порядку ведения заседания, обращается с просьбой прекратить прения в соответствии со статьей 24 правил процедуры.

31. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в соответствии со статьей 22 правил процедуры он должен сначала предоставить право ответа представителю Сингапура.

32. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что делегации Сингапура и Малайзии не в меньшей степени заботятся об интересах развивающихся стран, чем делегации Индии и Сьерра Леоне. Речь в конечном счете идет о том, чтобы выработать рациональное решение. Данный вопрос носит чисто юридический и технический характер: речь идет о том, необходимо ли сохранить определение термина «грузоотправитель» в тексте Конвенции. По мнению г-на Кху, представитель Сьерра Леоне не ответил на его возражение, заявив, что выражение «любым лицом, которым или от имени которого или от лица которого груз фактически сдается перевозчику» охватывает ситуацию перевозки груза посредниками. Продолжительная дискуссия, которая уже имела место по этому вопросу, является аргументом в пользу исключения этого определения, которое противоречит интересам грузоотправителей и грузополучателей развивающихся стран, поскольку оно может вызвать многочисленные споры с перевозчиками.

33. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование предложение Малайзии и Сингапура, направленное на изъятие определения грузоотправителя из пункта 3 статьи 1.

34. *Поправка отклоняется 33 голосами против 23 при 9 воздержавшихся.*

35. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает, что Конференция должна высказаться в отношении устной поправки представителя Союза Советских Социалистических Республик, направленной на исключение слов «или от лица которого» в пункте 3 статьи 1.

36. Г-н КАРО (Франция) поясняет, что это выражение соответствует совершенно четкому понятию во французском, итальянском и бельгийском праве: речь идет о той ситуации, когда используется транспортный посредник — лицо, действующее от своего имени по поручению своего клиента, и именно такую ситуацию призвано охватить данное определение.

37. Г-н ПОПОВ (Болгария) категорически возражает против возобновления прений, которые и так уже были слишком продолжительными. Делегация Болгарии высказалась в Первом комитете за сохранение определения грузоотправителя, однако она поддерживает замечания СССР, направленные на то, чтобы вновь передать этот противоречивый пункт Редакционному комитету. Если последний не сможет выработать текст, удовлетворительный для всех делегаций, то было бы предпочтительным отказаться от включения в конвенцию положения, которое может вызвать юридические споры.

38. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что у Конференции нет больше времени вновь направлять данное предложение в Редакционный комитет. Он спрашивает представителя Союза Советских Социалистических Республик, настаивает ли он на том, чтобы его устная поправка была поставлена на голосование.

39. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что он не настаивает на том, чтобы его поправка была поставлена на голосование, однако он не понимает, почему в пункте 3 использованы два выражения «от имени которого» и «от лица которого», означающие то же самое.

40. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ констатирует, что предложение представителя Союза Советских Социалистических Республик не получило достаточной поддержки и считает, что оно отклонено.

41. Он предлагает участникам Конференции представить другие замечания в отношении статьи 1 в целом.

42. Г-н ШАХ (Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию) говорит, что в настоящее время Межправительственная группа разрабатывает под эгидой ЮНКТАД Конвенцию о смешанной перевозке грузов и что может возникнуть конфликт между положениями этой Конвенции и положениями подпункта 6 статьи 1 настоящей Конвенции в том, что касается морского участка перевозки. Именно с целью избежания подобной возможности в проекте текста, представленном Специальной рабочей группой по пункту 5, ставшем впоследствии пунктом 6 (A/CONF.89/C.1/L.121), содержалось предложение включить в заключительные положения Конвенции положение, регулирующее отношения между настоящей Конвенцией и конвенциями о смешанной перевозке — что не было сделано. Поскольку трудно включить подобное положение в Конвенцию о смешанной перевозке, существуют два решения: изменить в настоящей Конвенции пункт 6 статьи 1, с тем чтобы отметить, что положения, относящиеся к договору морской перевозки, применяются лишь в том случае, если не существует противоречащих положений в Международной конвенции о смешанной перевозке, или включить, как это предлагалось в записке, содержащейся в документе A/CONF. 89/C.1/L.121,

новую статью, предусматривающую, что ни одно из положений настоящей Конвенции не противоречит применению Конвенции, которая должна быть принята под эгидой Организации Объединенных Наций в области смешанных перевозок.

43. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ интересуется, не хотят ли делегации затронуть другие вопросы, относящиеся к статье 1 в целом.

44. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) высказывает пожелание согласовать пункт 1 статьи 1 с пунктом 3, включив между словами «от имени которого» и словами «с грузоотправителем» выражение «или от лица которого».

45. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает, что Конференция имеет в своем распоряжении лишь ограниченное время для завершения своей работы и что необходимо ускорить прения. Поэтому он просит делегации избегать повторения одних и тех же аргументов и проявлять осторожность при представлении поправок, в частности в том, что касается статей 1 — 4, которые уже явились предметом продолжительной дискуссии. Он напоминает, что на пленарном заседании поправки принимаются лишь в том случае, если за них во время голосования высказывается большинство в две трети участников, присутствующих и участвующих в голосовании, и что трудно получить такое большинство на нынешнем этапе работы Конференции, если только речь не идет о крайне важных или совершенно очевидных вопросах. Что касается предложения ЮНКТАД, то Председатель предлагает отложить его рассмотрение до того, пока не будет разработан текст в письменной форме.

46. Он предлагает участникам Конференции проголосовать за статью 1 в целом.

47. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды), отмечая, что значительное число определений, приведенных в статье 1, носит проблематичный характер, предлагает голосовать за эту статью по пунктам.

48. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в соответствии со статьей 37 правил процедуры любой представитель может внести предложение о раздельном голосовании. Однако он напоминает о статье 27 этих правил, согласно которой базисные предложения, рассматриваемые Конференцией, касаются проектов статей, а не отдельных пунктов. Поэтому Председатель предлагает следующую процедуру: как правило, Конференция будет высказываться по каждой статье, однако делегации будут иметь возможность потребовать провести раздельное голосование по каждому пункту или по одному из пунктов рассматриваемой статьи. В случае противоречий предложение о раздельном голосовании будет поставлено на голосование.

49. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) отмечает, что на дипломатических конференциях Организации Объединенных Наций, как правило, статья рассматривается в целом лишь в том случае, если членами Конференции принято единодушное решение в этом отношении.

50. Г-н КЕЛЛЕР (Либерия) поддерживает предложение представителя Нидерландов, направленное на голосование статьи 1 по пунктам. Эта процедура касается исключительно статьи 1.

51. Г-н КУАРТЕЙ (Гана), ссылаясь на предложение представителя ЮНСИТРАЛ, отмечает, что во Втором комитете было принято решение избегать упоминания положений других конвенций в настоящей Конвенции.

52. Г-н ШАХ (Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию) поясняет, что его предложение продиктовано заботой о том, чтобы избежать дублирования положений настоящей Конвенции и положений конвенции, которая в настоящее время разрабатывается в области смешанных перевозок. Одним из вариантов, которые он предлагает, является незначительное изменение пункта 6 первой статьи; однако некоторые делегации считают, что пункт 6 охватывает лишь договор смешанных перевозок, в котором большая часть перевозки осуществляется морем. Для того чтобы избежать всякую возможность противоречий, было бы предпочтительным включить в заключительные статьи специальное положение.

53. Г-н НЗАПУ (Заир) напоминает, что Редакционный комитет принял все пункты статьи 1. Он, однако, как и Председатель, считает, что необходимо голосовать за статью в целом, а не по пунктам.

54. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что он поддерживает решение Председателя голосовать за статьи, а не пункты. Председатель должен остановиться на этом решении.

55. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) считает, что если статья 1 будет голосоваться по пунктам, то вся работа Конференции окажется под вопросом. Кроме того, слишком поздно вновь открывать прения. Уже приняты решения, к которым не надо возвращаться. Делегации, которые выступают за раздельное голосование, хотят лишь изменить определение термина «грузоотправитель». Если несмотря на все будет принято решение голосовать за статью 1 по пунктам, то в этом случае необходимо будет придерживаться этой процедуры в отношении всех статей Конвенции.

56. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что он выступает за голосование статьи 1 в целом, если только делегация Нидерландов не настаивает на своем предложении о раздельном голосовании.

57. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что Конвенция должна быть принята большинством в две трети. Поэтому каждая делегация имеет право представить предложение, подобное тому, которое сформулировала его делегация и которое поддержала делегация Либерии. Кроме того, это предложение соответствует процедуре.

58. Г-н КАСТРО (Мексика), внеся предложение по порядку ведения заседания, говорит, что необходимо придерживаться правил процедуры и перейти к голосованию, которое должно позволить 77 странам продемонстрировать свое единство. Голосование должно проходить по пунктам.

59. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что необходимо, следовательно, голосовать каждый пункт каждой статьи Конвенции.

60. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что в принципе следует голосовать постатейно, однако, если большинство пожелает голосовать по пунктам, он будет придерживаться желания большинства.

61. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что, поскольку в настоящее время существуют два предложения, можно спросить делегацию Нидерландов, не присоединяется ли она к предложению Председателя.

62. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что, согласно правилам процедуры, он имеет право потребовать раздельное голосование по отдельным статьям. Таким образом, он предлагает приступить к такому голосованию по статье 1.

63. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что, как исключительный случай и в соответствии со статьей 37 правил процедуры, статья 1 может быть поставлена на голосование по пунктам.

64. Г-н НЗАПУ (Заир) не поддерживает эту процедуру, учитывая большое число пунктов, и просит Председателя разрешить данный вопрос.

65. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отвечает, что он поставит на голосование предложение о раздельном голосовании, выдвинутое представителем Нидерландов.

66. Г-н КУАРТЕЙ (Гана), выступая по порядку ведения заседания, спрашивает, касается ли предложение Нидерландов о раздельном голосовании исключительно статьи 1.

67. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отвечает утвердительно. Затем он ставит на голосование предложение Нидерландов о раздельном голосовании.

68. *Предложение отклоняется 41 голосом против 15 при 10 воздержавшихся.*

69. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что он ставит на голосование статью 1.

70. Г-н КУАРТЕЙ (Гана), выступая по порядку ведения заседания, говорит, что следовало бы заслушать представителя ЮНКТАД перед голосованием пункта 6 статьи 1, с тем чтобы избежать возможного противоречия между настоящей Конвенцией и Конвенцией, вырабатываемой ЮНКТАД.

71. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что Конференция может возвратиться к статье 1 во время рассмотрения заключительных статей.

72. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) заявляет, что пленарная Конференция должна лишь проверить, соответствует ли текст, разработанный Первым комитетом, принятым решениям, и что нет необходимости вновь открывать прения.

73. Г-н НДАВУЛА (Уганда), выступая по порядку ведения заседания, напоминает, что согласно правилам процедуры после того, как вопрос поставлен на голосование, ни один из представителей не может взять слово.

74. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование статью 1.

75. *Статья 1 принимается 61 голосом при 9 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

Статья 2

76. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование статью 2.

77. *Статья 2 принимается 69 голосами, причем никто не голосовал против.*

Статья 3

78. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование статью 3.

79. *Статья 3 принимается 69 голосами при 2 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

Статья 4

80. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование статью 4.

81. *Статья 4 принимается 70 голосами, причем никто не голосовал против и никто не воздержался.*

Статьи 5—8

82. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что статьи 5—8 представляют собой компромиссное решение, принятое в ходе продолжительных прений. Учитывая значительную работу, проделанную для достижения этого решения, он предлагает голосовать эти четыре статьи совместно.

83. Г-н БАЙЕРС (Австралия) напоминает поправку, представленную накануне Австралией и Венгрией (A/CONF.89/L.3) и направленную на добавление фразы в пункте 8 статьи 5. Этот пункт не был частью «пакета» и должен быть поставлен на голосование отдельно.

84. Г-н НЗАПУ (Заир) выступает в пользу совместного голосования, которое позволит избежать продолжительных дискуссий.

85. Г-н КЕЛЛЕР (Либерия) констатирует, что пояснительный пункт, приведенный в документе A/CONF.89/C.1/L.211, отсутствует в тексте, который будет поставлен на голосование, и спрашивает, будет ли он включен в приложение к Конвенции. Если это будет так, то он также выступает в пользу совместного голосования.

86. Г-н КАСТРО (Мексика) также высказывается в пользу совместного голосования, за исключением пункта 8 статьи 5, который должен быть поставлен на голосование отдельно.

87. Г-н ЛОУ (Канада) высказывается в пользу совместного голосования, хотя эта процедура не позволит его делегации указать положения, которые она особенно поддерживает.

88. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание участников на поправку, представленную Австралией и Венгрией (A/CONF.89/L.3).

89. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что эта поправка имеет своей целью уточнить понятие утраты, с тем чтобы, когда речь будет идти о применении этой статьи, существовало четкое понимание того, как ее толковал Первый комитет.

90. Г-н НДАВУЛА (Уганда) поддерживает полностью эту поправку.

91. Г-н КХУ (Сингапур) считает, что эта поправка является полезной и разумно дополняющей статью 5.

92. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) считает, что эта поправка вносит неопределенность и расчленяет «пакет». Он плохо понимает причину этой поправки, поскольку в статье 5 в том виде, в каком она сформулирована, уже дано четкое понятие утраты.

93. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) разделяет мнение делегации Польши и считает также, что пункт 8 статьи 5 достаточно четко сформулирован.

94. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование поправку Австралии и Венгрии и напоминает, что она может быть принята большинством в две трети голосов.

95. *За поправку подано 32 голоса против 19 при 2 воздержавшихся. Поправка отклоняется, поскольку она не получила требуемого большинства в две трети голосов.*

96. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отвечая на вопрос делегации Либерии в отношении формы представления замечаний Первого комитета, говорит, что, по его мнению, их необходимо включить в отдельный документ, прилагаемый к Заключительному акту.

97. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) считает, что эти замечания являются неотъемлемой частью статей. Что касается его, то он не может представить в швейцарский парламент на ратификацию текст, отличный от Конвенции. Поэтому он обращается с просьбой включить эти замечания в приложение к Конвенции, а не в документ, прилагаемый к Заключительному акту.

98. Г-н КАСТРО (Мексика) считает, что данный вопрос должен быть четко решен. По его мнению, данный пояснительный пункт не должен фигурировать в Конвенции.

99. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что этот текст не может быть помещен в Конвенцию в форме приложения или какой-либо другой форме; он должен фигурировать лишь в кратких отчетах заседаний.

100. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что, когда данный вопрос рассматривался накануне, он понял, что все участники согласны включить данный текст в виде приложения к Конвенции.

101. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что в ходе работы консультативной группы, возглавляемой г-ном Шафиком, затрагивалась проблема ответственности перевозчика, связанной с материальным повреждением или утратой груза вследствие задержки. Было выражено мнение, что приведенные в пункте 1 статьи 5 слова, а именно «перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче», охватывают материальные повреждения, вызванные задержкой. Таково также мнение делегации Соединенных Штатов, которая заявила, что, по ее мнению, положение пункта 1 статьи 5 и в особенности положение пункта 1*a* статьи 6, в котором пределы ответственности перевозчика установлены на уровне 2,5 расчетной единицы за 1 кг веса брутто и 835 расчетных единиц за грузовое место, удовлетворительно разрешили вопрос о материальном повреждении груза, вызванного задержкой.

102. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что его делегация оставляет за собой право потребовать раздельного голосования по пункту 8 статьи 5, который не является частью «пакета».

103. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация хотела бы провести раздельное голосование по пункту 8 статьи 5.

104. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) требует раздельного голосования статей 6 и 8.

Заседание закрывается в 22 час. 55 мин.

7-е пленарное заседание

Четверг, 30 марта 1978 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-н Р. ХЕРБЕР
(Федеративная Республика Германии).

A/CONF.89/SR.7

ПУНКТ 10 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение Конвенции и других соответствующих документов, а также Заключительного акта Конференции (*продолжение*) **(A/CONF.89/12 и Add.1 — 5, A/CONF.89/L.4, A/CONF.89/C.1/L.211)**

ПРОЕКТ ПОЛОЖЕНИЙ, ОДОБРЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫМ КОМИТЕТОМ

Статьи 5 — 8 (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает, что в данный момент участникам Конференции необходимо высказаться по вопросу о том, куда надлежит включить принятый Первым комитетом текст консенсуса, касающийся общего компромисса в отношении статей 5, 6 и 8, то есть нижеследующий текст, содержащийся в последнем пункте документа A/CONF.89/C.1/L.211:

> «Согласно общему пониманию, ответственность перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией основана на принципе презумпции вины или небрежности. Это означает, что, как правило, бремя доказывания лежит на перевозчике, однако в определенных случаях положения Конвенции изменяют эту норму».

2. Некоторые делегации заявили о том, что они примут общий компромисс по статьям 5, 6 и 8 лишь при условии, что только что зачитанный согласованный текст будет фигурировать в Заключительном акте Конференции. Поэтому Председатель предлагает участникам Конференции в принципе решить, должен ли этот согласованный текст являться приложением II к Заключительному акту и быть включен после текста Конвенции, который будет приложением I. Впоследствии формулировку только что зачитанного текста можно будет рассмотреть одновременно с текстом Заключительного акта.

3. Г-н КЕЛЛЕР (Либерия) говорит, что его делегация, поставившая данный вопрос на предыдущем заседании, одобряет решение, предложенное Председателем.

4. *Предложение Председателя о включении компромиссного текста по статьям 5, 6 и 8 в качестве приложения II к Заключительному акту принимается.*

5. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает, что на предыдущем заседании была достигнута договоренность в отношении поочередного рассмотрения статей проекта конвенции и совместного рассмотрения статей 5 — 8, поскольку они являются предметом общего компромисса Первого комитета (A/CONF.89/C.1/L.211). Однако статья 5 содержит пункты, по которым не было достигнуто общего компромисса и по которым было предложено провести раздельное голосование: СССР предложил провести раздельное голосование по пунктам 6 и 8 статьи 5, а Индия — по пункту 8. Учитывая пожелание делегаций, намеренных пояснить мотивы голосования по пунктам статьи 5, не являющимся частью общего компромисса, Председатель предлагает участникам Конференции провести раздельное голосование по пунктам 6, 7 и 8 статьи 5, а затем поставить на голосование статьи 5, 6, 7 и 8 в целом.

6. *Предложение принимается.*

Пункт 6 статьи 5

7. *Пункт 6 статьи 5 принимается 50 голосами при 12 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

8. Г-н ПОПОВ (Болгария), поддержанный г-ном САРЛИСОМ (Греция) и г-ном БУРГУЧЕВЫМ (Союз Советских Социалистических Республик), говорит, что его делегация по-прежнему считает, что в пункте 6 не следует использовать слово «разумных», поскольку в данном случае вопрос носит моральный и гуманный характер.

9. Г-н ПТАК (Польша) присоединяется к этому заявлению.

Пункт 7 статьи 5

10. *Пункт 7 принимается 58 голосами против 1 при 4 воздержавшихся.*

11. Г-н РАЙ (Аргентина) говорит, что его делегация воздержалась, поскольку считает формулировку данного пункта неудачной.

12. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) говорит, что он воздержался по той причине, что конец фразы, где говорится о размерах утраты, представляется ему неприемлемым.

13. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), поддержанный г-ном СМАРТОМ (Сьерра Леоне), выступает по мотивам голосования до проведения голосования. По его мнению, пункт 8 имеет большое значение для пункта 1 статьи 5, по которому был достигнут общий компромисс, и существенно меняет смысл пункта 1. Таким образом, Филиппины будут голосовать против пункта 8.

14. *За предложение подан 31 голос против 21 при 12 воздержавшихся. Пункт 8 отклоняется, поскольку*

он не получил требуемого большинства в две трети голосов.

15. Г-жа ЮЗОФ (Малайзия) говорит, что ее делегация воздержалась при голосовании по пункту 8 потому, что она поддерживает общий компромисс, достигнутый по статьям 5 — 8, а также потому, что включение пункта 8 создаст неопределенную ситуацию.

16. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что он проголосовал против пункта 8 потому, что предложенная формулировка, по его мнению, не учитывает необходимых элементов.

Совместное рассмотрение статьи 5, из которой был изъят пункт 8, а также статей 6, 7 и 8

17. *Статьи 5 (в измененном виде), 6, 7 и 8 принимаются 57 голосами при 10 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

18. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что он воздержался при голосовании по той причине, что статьи, касающиеся оснований ответственности, не содержат оговорки об освобождении перевозчика от ответственности за навигационную ошибку, а также потому, что ни одно положение не предусматривает возможности достижения между сторонами договора перевозки живых животных специальной договоренности.

19. Г-н ПОПОВ (Болгария) говорит, что его делегация проголосовала за включение статей, касающихся оснований ответственности; однако следует отметить, что отсутствие оговорок об освобождении от ответственности за навигационную ошибку представляет собой особенно серьезную проблему для стран, желающих развивать свой торговый флот.

20. Г-н АМОРОСО (Италия) говорит, что делегация Италии проголосовала за включение статей 5 — 8, являющихся частью комплексного решения, несмотря на отсутствие оговорки об освобождении перевозчика от ответственности за навигационную ошибку. Делегация Италии, в соответствии с полученными инструкциями, решительно выступила за включение такой оговорки в Конвенцию с целью защиты интересов как перевозчиков, так и грузоотправителей, поскольку у нее имеются опасения в отношении экономических последствий, которые может иметь новая формулировка статьи 5. Однако Италия решила присоединиться к большинству и поддержать компромисс по наиболее важным вопросам, поскольку она по-прежнему готова сотрудничать со всеми другими странами, как с развитыми, так и с развивающимися, в изыскании решений, учитывающих различные интересы. Тем не менее она оставляет за собой возможность тщательно изучить в духе понимания принятую общую формулировку с целью определения ее приемлемости.

21. Г-н ПОРТЕЛА (Аргентина) говорит, что его делегация воздержалась при голосовании по соображениям, уже изложенным в Первом комитете, которые сводятся к тому, что режим ответственности, предусмотренный в пункте 1 статьи 5, является неудовлетворительным.

22. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что его делегация поддерживает общую договоренность, достигнутую Первым комитетом, но сожалеет, что в статьи, касающиеся оснований ответственности, не включены оговорки об освобождении перевозчика от ответственности за навигационную ошибку. Если по этому вопросу будет проводиться раздельное голосование, делегация СССР воздержится.

23. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) присоединяется к заявлению делегации Италии.

24. Г-н ВИХИЛЬ (Перу), выступая по мотивам голосования, заявляет, что делегация Перу выступала в Первом комитете за включение оговорки об освобождении от ответственности за навигационную ошибку и что она продолжает считать, что отсутствие такой оговорки будет иметь отрицательные последствия для развивающихся стран. Тем не менее, поскольку такая позиция не была поддержана другими делегациями, которые почти все пришли к согласию в отношении так называемых основополагающих положений Конвенции, делегация Перу пришла проголосовать за общий компромисс, считая, однако, что возможные последствия этих положений были недостаточно учтены.

Статья 9

25. *Статья 9 принимается 65 голосами при 2 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

Статья 10

26. *Статья 10 принимается 68 голосами при 1 воздержавшемся, причем никто не голосовал против.*

Статья 11

27. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) отмечает, что делегация Швейцарии будет голосовать за включение статьи 11 в том случае, если под регулируемой в статье 11 «сквозной перевозкой» будет подразумеваться исключительно морская перевозка.

28. Г-н РАЙ (Аргентина) напоминает, что в ходе прений в Первом комитете делегация Аргентины заявила о своем намерении представить на пленарном заседании поправку к статье 11.

29. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что речь идет об устной поправке и что было принято решение о рассмотрении поправок, представленных исключительно в письменном виде.

30. Г-н РАЙ (Аргентина) снимает свою поправку.

31. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование статью 11.

32. *Статья 11 принимается 62 голосами при 7 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

33. Г-н РАЙ (Аргентина), выступая по мотивам голосования, отмечает, что делегация Аргентины воздержалась при голосовании по статье 11, потому что положения этой статьи не учитывают право грузополучателя в случае выдачи прямого коносамента.

34. Г-н МАРСИАНОС (Греция), выступая по мотивам голосования, указывает, что делегация Греции воздержалась при голосовании по статье 11, поскольку она опасается, что наличие в пункте 1 слова «определенным» будет препятствовать выдаче прямых коносаментов.

35. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) отмечает, что последнее предложение пункта 1 статьи 11 в тексте этой статьи на русском языке отсутствует.

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что текст статьи 11 на русском языке будет соответствующим образом исправлен.

Статья 12

37. *Статья 12 принимается 68 голосами при 1 воздержавшемся, причем никто не голосовал против.*

Статья 13

38. *Статья 13 принимается 70 голосами, причем никто не голосовал против.*

39. Г-н ГОНДРА (Испания) отмечает, что в пункте 3 статьи 13 на испанском языке должен упоминаться пункт 2, а не пункт 3.

40. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что эта ошибка будет исправлена.

Статья 14

41. *Статья 14 принимается 69 голосами, причем никто не голосовал против.*

Статья 15

42. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Маврикия, Соединенного Королевства или Советского Союза представить поправку, авторами которой они являются (A/CONF. 89/L.4)

43. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) напоминает, что Первый комитет уже рассмотрел поправку Маврикия и поправку СССР, касающиеся, во-первых, увеличения пределов ответственности, предусмотренной статьей 6, и, во-вторых, указания, которое необходимо делать в коносаменте, а также юридической ценности такого указания. Эти поправки были отклонены, а проблема по-прежнему существует. Гаагские правила предусматривают, что увеличение пределов ответственности должно оговариваться в коносаменте и выражаться в увеличении указанной стоимости. Рассматриваемая пленарным заседанием поправка предлагает обязательное указание в коносаменте повышенных пределов ответственности в тех случаях, когда они устанавливаются на основе общего согласия в соответствии с пунктом 4 статьи 6. Таким образом, будет решена основная проблема, связанная с тем обстоятельством, что коносамент является переводным документом и что третья сторона должна быть проинформирована о важных моментах, касающихся ее прав. Что касается действительности такого указания, то она должна рассматриваться на основе обычных юридических норм.

44. Г-н ЛЕОН МОНТЕСИНО (Куба) и г-н ХРИСТОФ (Болгария) поддерживают поправку, представленную представителем Соединенного Королевства от имени трех делегаций.

45. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) не может поддержать предложенную поправку. По его мнению, нет смысла указывать в коносаменте повышенные пределы ответственности, в отношении которых была достигнута договоренность между перевозчиком и грузоотправителем.

46. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование поправку, содержащуюся в документе A/CONF. 89/L.4.

47. *Поправка принимается 46 голосами против 2 при 15 воздержавшихся.*

48. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование статью 15, которая была изменена на основании поправки, представленной Маврикием, Соединенным Королевством и Советским Союзом.

49. *Статья 15 с внесенными в нее поправками принимается 67 голосами при 3 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

Статья 16

50. *Статья 16 принимается 68 голосами при 1 воздержавшемся, причем никто не голосовал против.*

Статья 17

51. Г-н МАРСИАНОС (Греция) предлагает провести раздельное голосование по пунктам статьи 17.

52. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) возражает против этого предложения.

53. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование предложение Греции.

54. *Предложение отклоняется 35 голосами против 25 при 7 воздержавшихся.*

55. Г-н ТАНИКАВА (Япония) предлагает провести раздельное голосование по пункту 3 статьи 17.

56. Г-н КАСТРО (Мексика) отмечает, что при голосовании по статье 16 он воздержался по той причине, что текст этой статьи, как он считает, должен ограничиваться пунктом 1. Что касается предло-

жения Японии по пункту 3 статьи 17, то он считает его неприемлемым, поскольку между пунктами 3 и 4 существует определенная взаимосвязь, и вероятное отклонение пункта 3 скажется на пункте 4.

57. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование предложение Японии.

58. *Предложение отклоняется 43 голосами против 11 при 8 воздержавшихся.*

59. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование статью 17.

60. *Статья 17 принимается 57 голосами против 4 при 10 воздержавшихся.*

61. Г-н МАРСИАНОС (Греция) предостерегает от возможных последствий статьи 17 в существующей формулировке: фактически, если грузоотправитель и перевозчик договорятся о включении в коносамент ложных данных с целью нанесения ущерба грузополучателю, то грузоотправитель будет защищен от возможных действий перевозчика, что несправедливо, поскольку в большинстве случаев инициатором махинаций является грузоотправитель.

62. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) отмечает, что он проголосовал против статьи 17, поскольку он считает, что пункты 3 и 4 открывают возможность для махинаций, направленных против грузополучателя.

63. Г-н ТАНИКАВА (Япония) указывает, что он проголосовал против статьи 17 из тех же соображений, что и представители Греции и Соединенных Штатов Америки.

Статья 18

64. *Статья 18 принимается 65 голосами против 2 при 2 воздержавшихся.*

Статья 19

65. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) отмечает, что он считает своим долгом высказаться по пункту 7 статьи 19, поскольку это положение является, по его мнению, юридически неприемлемым, о чем заявил представитель Швейцарии на 32-м заседании Первого комитета. Фактически, согласно пункту 7, перевозчик, считающий, что ему был нанесен ущерб в результате отгрузки, приведшей к повреждению судна или другого груза, должен проинформировать грузоотправителя не позднее чем через 90 календарных дней, для того чтобы иметь возможность передать дело в суд. Кроме того, во второй части этого положения Рабочая группа, составившая данный пункт, очевидно, намеревалась предусмотреть наказание перевозчика путем включения презумпции juris tantum.

66. Оратор заявляет, что ему непонятны юридические последствия этого положения. Если перевозчик информирует грузоотправителя о предъявлении последнему иска, то на него возлагается бремя доказывания. Если он не информирует грузоотправителя ввиду презумпции juris tantum, то в этом случае он также должен доказать, что ему был нанесен ущерб, в связи с чем уведомление в юридическом плане не имеет никакого смысла. Делегация Венесуэлы считает, что формулировка данного пункта имеет недостатки, поскольку не проводится никакого различия между двумя частями этого положения. Поэтому она предлагает исключить его или, если Конференция предпочтет иное решение, провести по нему раздельное голосование.

67. Г-н КАСТРО (Мексика) поддерживает предложение Венесуэлы об исключении пункта 7, поскольку формулировка данного пункта может вызвать путаницу и извращает принцип презумпции вины перевозчика по отношению к грузоотправителю или к грузополучателю — принцип, утверждаемый во всей Конвенции, — в результате чего выиграют в основном судовладельцы.

68. Г-н НИАНГ (Сенегал) отмечает, что в практических целях в пункте 1 следовало бы уточнить, что слово «день» означает рабочий день. Что же касается предложения Венесуэлы, то г-н Нианг отмечает, что его делегация проголосовала за принцип, закрепленный в пункте 7, а также за текст, рассматриваемый Конференцией, и будет продолжать поддерживать его, поскольку считает, что он отвечает интересам грузоотправителей.

69. Г-н МАСУД (Пакистан), поддержанный г-ном ДИКСИТОМ (Индия), отмечает, что пункт 7 занимает центральное место в статье 19 и что содержащийся в нем принцип дважды рассматривался Первым комитетом. Этот принцип предполагает, что если грузополучатель не уведомляет перевозчика о нанесенном ущербе, то сдача груза означает, при отсутствии иных доказательств, что грузу не было нанесено никакого ущерба. Аналогичным образом, если перевозчик не уведомляет грузоотправителя об ущербе, то это означает, что перевозчику не было нанесено никакого ущерба. Г-н Масуд заявляет, что если Конференция согласится провести раздельное голосование по пункту 7, а затем исключит это положение, то она должна впоследствии исключить и другие пункты статьи 19, поскольку пункт 7 является неотъемлемой частью этой статьи и устанавливает равновесие между обязательствами грузоотправителей и перевозчиков.

70. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) поддерживает предложение представителя Сенегала об указании в пункте 1 статьи 19 того, что речь идет о рабочем дне, поскольку этот пункт в существующей формулировке может вызвать на практике определенные трудности. При отсутствии такого указания этот вопрос будет регулироваться национальными судами.

71. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) заявляет, что если Конференция последует советам представителя Пакистана, то статья 19 может быть вообще отклонена. Поэтому он предлагает провести голосование поочередно по каждому пункту этой статьи, с тем чтобы избежать появления в Конвенции каких-либо

пробелов и предоставить национальным законодательным органам возможность регулировать этот вопрос.

72. Г-н КАСТРО (Мексика) указывает, что, кроме пункта 7, его делегация может принять все другие положения статьи 19; он выступает за проведение голосования по статье в целом после раздельного голосования по пункту 7 и возражает против предложения Швейцарии. Кроме того, он обращает внимание на предложение Сенегала относительно уточнения того, что слово «день» означает рабочий день.

73. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) заявляет, что он не может согласиться с попытками внести устные поправки под предлогом прений процедурного характера, тем более, что было принято решение о проведении раздельного голосования по каждой статье проекта. Поэтому он желал бы, чтобы Конференция провела голосование по статье 19 в целом.

Заседание закрывается в 12 час.

8-е пленарное заседание

Четверг, 30 марта 1978 года, 14 час. 15 мин.

Председатель: г-н Р. ХЕРБЕР
(Федеративная Республика Германии).

A/CONF. 89/SR. 8

ПУНКТ 9 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение вопроса о морской перевозке грузов в соответствии с резолюцией 31/100 Генеральной Ассамблеи от 15 декабря 1976 года *(окончание)* * **(A/CONF. 89/5, A/CONF. 89/6 и Add.1 и 2, A/CONF. 89/7 и Add.1, A/CONF. 89/8, A/CONF. 89/L.8)**

ПРОЕКТ ПРЕАМБУЛЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ ГЕНЕРАЛЬНЫМ СЕКРЕТАРЕМ

1. Г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) вносит на обсуждение проект преамбулы, представленный Генеральным секретарем в документе A/CONF.89/L.8.

2. Отвечая на вопрос г-на КХУ (Сингапур), он объясняет, что использование слова « thereto» соответствует практике, применявшейся в отношении предыдущих международных соглашений, например Афинской конвенции 1974 года о морской перевозке пассажиров и их багажа.

ПУНКТ 10 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение Конвенции и других соответствующих документов, а также Заключительного акта Конференции *(продолжение)* **(A/CONF. 89/12 и Add.1 — 6, A/CONF. 89/L.4, L.7)**

ПРОЕКТ ПОЛОЖЕНИЙ, ОДОБРЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫМ КОМИТЕТОМ

Статья 19 (окончание)

3. Г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) напоминает, что на предыдущем заседании делегация Сенегала отметила, что в пункте 1 статьи следует уточнить, что слово «день» означает рабочий день. Предлагалось внести соответствующую поправку в английский текст, добавив перед словами «day after» слово «working»; возможно, однако, что термин «business day», часто используемый в текстах Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), должен стать английским переводом предлагаемой поправки.

4. После обсуждения, в котором приняли участие г-н КЛЕТОН (Нидерланды), г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство), г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), г-н МУР (Соединенные Штаты Америки), г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия), г-н ПОПОВ (Болгария), г-н КХУ (Сингапур), г-н НДАВУЛА (Уганда), г-н МАСУД (Пакистан) и г-н КАСТРО (Мексика), ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, предложив проголосовать поднятием рук, отметил, что явное большинство делегатов выступает за использование термина «working day» в английском тексте предлагаемой поправки.

5. *Поправка принимается.*

6. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что Конференция рассмотрела два процедурных предложения: предложение, внесенное делегацией Венесуэлы, о раздельном голосовании пункта 7 статьи 19 с последующим голосованием статьи 19 в целом; и предложение, представленное делегацией Швейцарии, о раздельном голосовании каждого пункта статьи 19. Он предлагает Конференции поставить сначала на голосование предложение Швейцарии.

7. *Предложение отклоняется 43 голосами против 17 при 11 воздержавшихся.*

8. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции поставить на голосование предложение Венесуэлы.

9. *Предложение отклоняется 26 голосами против 26 при 17 воздержавшихся.*

* Возобновление работы 4-го заседания.

10. *Статья 19 в целом с внесенной в нее делегацией Сенегала поправкой принимается 49 голосами против 1 при 16 воздержавшихся.*

Статья 20

11. *Статья 20 принимается.*

Статья 21

12. Г-н ЛЕОН МОНТЕСИНО (Куба) отмечает, что словам «of the same ownership» в пункте 2*a* статьи 21 английского текста соответствуют в испанском тексте слова «del mismo armador». Ряд испаноговорящих делегаций не удовлетворен таким переводом, поскольку они считают, что адекватным эквивалентом слова «ownership» является слово «propiedad».

13. В любом случае в том, что касается рассматриваемого текста, они считали, что, если заменить слова «mismo armador» словом «demandado», значение и смысл будут переданы более четко. Эти делегации, однако, не настаивают, чтобы Редакционный комитет внес такое изменение, поскольку, по мнению большинства в последнем Комитете, этот вопрос не является вопросом по существу.

14. Г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) говорит, что слово «ownership» можно встретить в оригинальном тексте ЮНСИТРАЛ (A/CONF.89/5), и оно не было изменено Редакционным комитетом. Значение английского слова «ownership» всегда считалось правильным в соответствующем контексте.

15. Г-н РАЙ (Аргентина) задает вопрос, удовлетворена ли французская делегация словом «armement» во французском тексте; если это так, то слово «armador» может быть приемлемо в испанском тексте.

16. Г-н КАРО (Франция) говорит, что, хотя слово «propriété» является, возможно, более соответствующим переводом слова «ownership», его делегация не испытывает трудности в отношении слова «armement» в рассматриваемом тексте.

17. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что, по мнению его делегации, проблема заключается в том, что лицо, которое на данный момент является номинальным владельцем судна, может не являться действительным владельцем соответствующего судна. Если другие испаноговорящие делегации испытывают ту же трудность, он поддержит предложение представителя Кубы о замене слов «mismo armador» словом «demandado».

18. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария), ссылаясь на французский текст, высказывает мнение о том, что слово «propriétaire» будет более понятно как означающее владельца, в то время как слово «armement» менее ясно. Смысл, вкладываемый Первым комитетом, должен означать подлинную собственность, а не содержать ссылки на временного пользователя судна; поэтому он предлагает использовать во французском тексте слово «propriétaire».

19. Г-н КАЛПИН (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что проблема, упоминаемая в отношении испанского текста, встречается также и в русском тексте. В русском варианте проекта конвенции слово «owner» переводится различно: «собственник» и «владелец»; для однообразия же необходимо использовать одно из этих слов на протяжении всего текста. Что касается рассматриваемого текста, его делегация, однако, предложила в Редакционном комитете использовать слово «defendant». Предложение было отклонено; однако, поскольку вопрос возникает на пленарном заседании, его делегация желает возобновить свое предложение.

20. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что замена термина «ownership» термином «defendant», предложенная представителями Кубы и Советского Союза, является поправкой по существу. Поэтому он предлагает сохранить в английском тексте термин «ownership», поскольку он выражает основную затрагиваемую концепцию, и использовать в вариантах на других языках следует более адекватный эквивалент.

21. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что более подходящим термином является слово «defendant», так как это понятие охватывает чартер-партии и действительного перевозчика, который становится временным владельцем перевозящего груз судна.

22. Г-н НИАНГ (Сенегал) говорит, что термин «armement» во французском варианте удовлетворительно отражает концепцию собственности. Его замена термином «propriétaire» никак не улучшит положение дел.

23. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) отмечает, что термин «owner» использовался для выражения той же концепции в Международной конвенции 1969 года о гражданской ответственности за ущерб, нанесенный загрязнением нефтью[1], и что, несомненно, существуют варианты аутентичного перевода на другие языки. Во французском языке использовался термин «propriétaire». Важно сохранить концепцию собственности, поскольку темой подпункта является собственность и наложение ареста на собственность. Если термин «ownership» не будет сохранен, то невозможно будет наложить арест на судно, управляемое не его владельцем.

24. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что слишком поздно вновь поднимать вопрос о терминологии, который может быть решен путем ссылок на английский текст, хотя он и согласен с тем, что необходимо провести различие между оператором и владельцем. Перевод слова «ownership» во французском тексте более близок к понятию оператора в его родном языке.

25. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) соглашается с

[1] См Inter-Govermental Maritime Consultative Organization, *Official Records of the International Legal Conference on Marine Pollution Damage, 1969* p. 173.

представителем Бразилии в том, что более уместно использовать термин «defendant».

26. Г-н ВАИТИТУ (Кения) говорит, что его делегация полностью согласна с представителем Норвегии в том, что необходимо подчеркнуть концепцию собственности. Поэтому она возражает против использования слова «defendant».

27. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что трудность вызывается не концепцией собственности перевозящего груз судна, которая обязательно будет сохранена в тексте, а вопросом о том, какая другая собственность действительно принадлежит ответчику и поэтому может быть подвергнута конфискации. Поэтому его делегация согласна со сделанным представителем Бразилии и предшествовавшими ему ораторами предложением о том, что предпочтительно использовать термин «defendant», а не «ownership», поскольку это четкий и удобный термин, и он соответствует положениям пункта 1*a*.

28. Г-н ГОНДРА (Испания) говорит, что в ходе обсуждения стало очевидно, что рассматриваемая проблема является вопросом по существу, а не вопросом семантики. Суть этой проблемы заключается в концепции «ownership». Он не согласен с ораторами, заявлявшими, что термин является вполне ясным и что перевод не представляет никаких трудностей, поскольку в соответствии с морским правом он может использоваться в значении «owner pro tempore», который является, скорее, фрахтователем, а не владельцем в значении испанского термина «propietario». Существует также зарегистрированный владелец, на которого, возможно, делается ссылка в тексте. В Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, упоминаемой представителем Норвегии, термин «owner» определяется в значении лица или лиц, зарегистрированных в качестве владеющих судном, что может быть истолковано различными путями, и поэтому не проливает света на проблему определения, рассматриваемую в настоящее время Конференцией. Поэтому наилучший выход заключается, возможно, в принятии сделанного рядом делегаций предложения о замене термина «ownership» термином «defendant».

29. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) говорит, что следует четко определить текст пункта 2*a*, поскольку мотивы для возбуждения иска в связи с арестом перевозившего груз судна могут оказаться необоснованными в случае иска против другого судна того же владельца.

30. Г-н ЛЕОН МОНТЕСИНО (Куба) говорит, что проблема может быть разрешена, если в испанском тексте будет использовано выражение «otro buque del mismo demandado».

31. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) говорит, что, по мнению его делегации, трудность, с которой в настоящее время сталкивается Конференция, частично возникает из-за оговорки о том, что иск «может быть возбужден» в порту или месте, где рассматриваемое судно «может оказаться арестованным». В некоторых юрисдикциях возможно предъявить иск in rem до ареста судна, но он не знает о существовании какой-либо юрисдикции, где можно было бы предъявить иск после того, как судно уже арестовано. Такая редакция является парадоксальной и вызовет трудности в отношении ее интерпретации в суде. Его делегация тем не менее готова поддержать замену термина «ownership» термином «defendant» с учетом этих замечаний.

32. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции поставить на голосование предложение о замене в пункте 2*a* термина «ownership» термином «defendant». Он напоминает Конференции о том, что это — поправка по существу и, следовательно, для ее принятия требуется большинство в две трети голосов.

33. *За предложение подано 34 голоса против 19 при 13 воздержавшихся. Предложение не принимается, поскольку оно не получило требуемого большинства в две трети голосов.*

34. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что таким образом термин «ownership» сохраняется, и предлагает использовать в качестве основы для поисков эквивалентов этого термина на других языках Международную конвенцию 1969 года о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью.

35. Г-н ШАФИК (Египет) говорит, что арабский вариант не вызывает никаких проблем, поскольку понятие собственности может быть ясно выражено на арабском языке.

36. Г-н КАСТРО (Мексика) предлагает возможное использование в испанском тексте выражения «otro buque del mismo propietario».

37. Г-н КАСИЧ (Югославия) говорит, что понятия «ownership» и «defendant» можно, пожалуй, согласовать путем использования выражения «or any other vessel under the ownership of the same defendant», поскольку настоящий текст является запутанным и представляет сомнительную ценность.

38. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ выражает сожаление по поводу того, что ни с какими дальнейшими поправками согласиться нельзя, поскольку уже принято решение сохранить термин «ownership». Если возражений не поступит, он будет считать, что испаноговорящие делегации согласны принять предложение, сделанное представителем Мексики.

39. *Предложение принимается.*

40. Г-н КАРО (Франция) говорит, что его делегация не убеждена в необходимости изменять термин «armement» во французском варианте, поскольку используемый в морском праве термин «ownership» не имеет такого же четкого смысла, как в английском обычном праве. Кроме того, весь этот вопрос был подробно рассмотрен в ЮНСИТРАЛ и ранее не вызывал никаких проблем.

41. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) говорит, что его делегация удовлетворена словом «armement». Он отмечает, что слова «may have been arrested» в том же предложении переведены на французский язык как «a été saisi». Поэтому может возникнуть необходимость заменить слова «may have» словом «has».

42. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что, по его мнению, слово «armement» не является полным соответствием слов «propriétaire» или «owner». Кроме того, в Международной конвенции 1952 года относительно наложения ареста на морские суда[2] использовалось слово «propriétaire», а не слово «armateur». Любые несоответствия в вариантах Конвенции на различных языках являются полностью неприемлемыми для его делегации, поскольку судебные органы его страны неизбежно столкнутся со значительными трудностями, когда они начнут применять положения Конвенции.

43. Г-н РАЙ (Аргентина) говорит, что этот вопрос отнюдь не является семантическим, поскольку слово «armement» отражает совершенно иную концепцию, чем термин «ownership». Он нисколько не сомневается в том, что правильным переводом этого термина в данном контексте послужит слово «propriétaire» во французском языке и слово «propietario» в испанском языке.

44. Г-н САРЛИС (Греция) говорит, что его делегация считает важным избежать любых несоответствий между вариантами Конвенции на различных языках, учитывая, в частности, ее практическое применение и тот факт, что она, возможно, будет переводиться на другие языки. Возможно, следует прервать заседание, с тем чтобы можно было провести неофициальные консультации по данному вопросу.

45. Г-н КАРО (Франция) говорит, что он полностью согласен с необходимостью привести в соответствие варианты на всех языках. Если ранее он отдавал предпочтение слову «armement», то это объясняется лишь тем, что он считает, что оно более точно отражает смысл слова «ownership».

46. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что заседание будет прервано, с тем чтобы позволить делегациям Греции, Нидерландов, Норвегии, Франции и Швейцарии провести консультации с целью выработки общей позиции по данному вопросу.

47. *Предложение принимается.*

48. *Заседание прерывается в 15 час. 45 мин. и возобновляется в 16 час. 15 мин.*

49. Г-н КАРО (Франция) говорит, что на основании результатов консультаций он считает, что слово «ownership» применимо не к использованию судна, а лишь к собственности на нем. Также, с точки зрения терминологии, используемой в других морских конвенциях, он не возражал бы против перевода слова «ownership» французским словом «propriété».

50. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает заменить в испанском варианте слово «armador» словом «propiedad».

51. *Предложение принимается.*

52. Г-н ТАНИКАВА (Япония) предлагает провести раздельное голосование пункта 2 статьи 21.

53. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что статья 21, которая была тщательно продумана как Рабочей группой ЮНСИТРАЛ, так и Первым комитетом Конференции, содержит ряд компромиссов. Пункт 2 отражает озабоченность ряда стран, одной из которых является его страна, которые считают процедуру in rem абсолютно жизненной в экономической ситуации, с которой они сталкиваются. Цель этого пункта заключается в том, чтобы не навязывать какому-либо другому государству процедуру, кроме той, которую она уже использует. Поэтому он считает, что пункт 2 выделять не следует, а голосование необходимо провести по статье в целом.

54. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая отсутствие поддержки предложения Японии, говорит, что он будет считать его отклоненным. Поэтому он поставит на голосование статью 21 в целом.

55. Г-н ПОПОВ (Болгария), выступая по мотивам голосования до голосования, говорит, что его делегация воздержится от голосования статьи 21, поскольку она считает, что многообразие юрисдикций, предусмотренное в соответствии с этой статьей, будет, скорее, препятствовать установлению прочного и справедливого международного правопорядка, а не содействовать этому процессу.

56. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) одобряет замечание представителя Болгарии.

57. Г-н АМОРОСО (Италия) говорит, что его делегация также воздержится от голосования, поскольку, по ее мнению, положения пункта 2*a* противоречат положениям Международной конвенции 1952 года относительно наложения ареста на морские суда, которая ратифицирована его страной.

58. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что его делегация будет голосовать против статьи, поскольку, как она уже объясняла в Первом комитете, положения пункта 2 статьи 21 вызовут значительные трудности у его правительства при ратификации Конвенции.

59. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что его делегация будет голосовать против как статьи 21, так и статьи 22, поскольку она считает, что эти статьи отвергают первоначальное согласие сторон об исключительной юрисдикции по их выбору. Это часто служит интересам соответствующих сторон, поскольку в таких случаях споры могут быстро разрешаться в одном из мировых торговых центров, где всегда имеются в наличии правовые и другие средства.

[2] См. Организация Объединенных Наций, *Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.73.V.3), стр. 191.

60. *Статья 21 принимается 50 голосами против 4 при 16 воздержавшихся.*

Статья 22

61. *Статья 22 принимается 57 голосами против 2 при 12 воздержавшихся.*

Статья 23

62. *Статья 23 принимается 65 голосами при 5 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

Статья 24

63. *Статья 24 принимается 64 голосами при 8 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

Статья 25

64. *Статья 25 принимается 70 голосами при 2 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

65. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария), выступая по мотивам голосования, говорит, что он воздержался, поскольку у него не было времени, для того чтобы выяснить у компетентных швейцарских органов, соответствует ли пункт 2 статьи 25 существующим договорам, сторонами в которых является его страна.

66. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что Конференция, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности включения единственного положения, содержащегося в статье 32 (Соотношение с другими транспортными конвенциями), в качестве отдельного пункта в статью 25.

67. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает разобрать этот вопрос при рассмотрении статьи 32 с учетом того, что Конференция уже приняла статью 25.

68. *Предложение принимается.*

Статья 26

69. Г-н МАРСИАНОС (Греция), ссылаясь на второе предложение пункта 1, говорит, что, по его мнению, слова «на дату судебного решения» относятся к дате опубликования судебного решения. Если его мнение правильно, то судьи ряда стран будут, возможно, испытывать трудности при определении стоимости их национальной валюты на дату судебного решения, поскольку, хотя Международный валютный фонд (МВФ) и публикует ежедневно стоимость 32 национальных валют, существует значительная разница во времени между Вашингтоном и такими странами, как его страна. Одно из возможных решений заключается в том, чтобы рассматривать дату судебного решения не в качестве даты, когда это решение опубликовано, а в качестве даты последнего слушания в суде. Можно, пожалуй, отразить это толкование в кратком отчете, чтобы оно послужило в качестве руководящего принципа при объяснении данного положения.

70. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) говорит, что, по мнению его делегации, значение слов «на дату судебного решения» заключается в том, что судья должен использовать последние расчеты МВФ, имеющиеся в наличии в месте судебного процесса в тот день, когда он производится. Это означает, что в определенных местах земного шара вследствие разницы во времени будут использоваться расчеты, произведенные МВФ в предыдущий день.

71. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ высказывает мнение о том, что для решения этого вопроса достаточно отразить в кратком отчете заявления представителей Греции и Швеции.

72. *Предложение принимается.*

73. *Статья 26 принимается 69 голосами при 2 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

Статьи 27 — 29

74. *Статьи 27, 28 и 29 принимаются 72 голосами при 2 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

75. Г-н МАРСИАНОС (Греция), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация голосовала за статьи 27, 28 и 29, поскольку они были поставлены на голосование вместе. Если бы статья 29 была поставлена на голосование отдельно, его делегация голосовала бы против нее, поскольку она считает, что страны должны иметь возможность делать оговорки к Конвенции по незначительным пунктам и что принятая статья может вызвать затруднения у ряда стран при ратификации Конвенции.

76. Г-н КЕЛЛЕР (Либерия) говорит, что позиция его делегации при голосовании совпадает с позицией Греции.

Статья 30

77. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) отмечает, что в пункте 2 статьи используется термин «Договаривающаяся сторона», а в пункте 3 — «Договаривающееся государство». В соответствии со статьей 2 Венской конвенции о праве международных договоров[3] договаривающееся государство означает государство, которое согласилось на обязательность для него договора, независимо от того, вступил ли договор в силу или нет, в то время как договаривающаяся сторона означает государство, которое согласилось на обязательность для него договора и для которого договор находится в силе. Он выражает мнение о том, что термин «Договаривающееся государство» должен быть использован в пункте 2, а термин «Договаривающаяся сторона» — в пункте 3.

[3] *Official Records of the United Nations Conference on the Law of the Treaties, Documents of the Conference* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.70.V.5), document A/CONF.39/26, p. 285.

78. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в целях единообразия, возможно, будет более целесообразно использовать термин «Договаривающееся государство» на протяжении всего текста Конвенции.

79. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что это может отразиться на толковании, например, статьи 33.

80. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) говорит, что цель Венской конвенции о праве международных договоров заключалась во введении единообразия в области договорного права. Он поддерживает мнение представителя Нидерландов о том, что настоящая Конвенция должна соответствовать венской модели.

81. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что в той мере, в какой это касается настоящей Конвенции, нет никакой существенной разницы между договаривающимся государством и договаривающейся стороной.

82. Г-н БАЙЕРС (Австралия) отмечает, что в Конвенции нет никакого определения термина «Договаривающаяся сторона», повсеместно используемого в тексте.

83. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) выражает согласие с представителем Индии в том, что, возможно, не существует значительного различия по существу между терминами, используемыми в тексте. Тем не менее он считает, что использование терминов в настоящей Конвенции должно быть приведено в соответствие с рекомендациями Венской конвенции. Он соглашается с тем, что соответствующим термином для использования в пункте 2 является термин «Договаривающееся государство».

84. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что было бы логично использовать один и тот же термин в пунктах 2 и 3.

85. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает заменить в пункте 2 статьи 30 термин «Договаривающееся государство» термином «Договаривающаяся сторона».

86. *Предложение принимается.*

87. *Статья 30 с внесенным в нее изменением принимается 65 голосами против 1 при 4 воздержавшихся.*

Статья 31

88. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на новый пункт, предложенный Австралией, Болгарией, Бразилией, Италией и Францией в документе A/CONF. 89/L.7, для добавления в статью 31.

89. Г-н КАРО (Франция) говорит, что авторы предложения, а также ряд других делегаций выражают беспокойство по поводу возможного возникновения серьезной проблемы в отношении применения такой конвенции, которая требует автоматической денонсации Брюссельской конвенции 1924 года и Протокола 1968 года. Такое требование является беспрецедентным и может вызвать значительную неопределенность, например, между государством, не ратифицировавшим Конвенцию 1978 года, и государством, сделавшим это, по таким вопросам, как выбор применимых законов и компетентность судов. Утверждалось, что обычное право имеет средства для решения таких проблем, но это ничего не даст тем странам, где писаное право основано на римских традициях. Обязательство в отношении денонсации вызовет, возможно, серьезное затруднение у таких государств при ратификации и, таким образом, существенно ограничит эффективность Конвенции. Поправка не увековечивает такого положения, при котором обе конвенции будут выполняться одновременно, поскольку она лишь предусматривает пятилетний переходный период. Он выражает искреннюю надежду, что Конференция по достоинству оценит эту поправку, поскольку будущее Конвенции может полностью зависеть от ее принятия.

90. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды), г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), г-н БАЙЕРС (Австралия), г-н ДИКСИТ (Индия), г-н НДАВУЛА (Уганда) и г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) задают вопросы, касающиеся значения английского текста предлагаемой поправки.

91. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) говорит, что, хотя он согласен с мотивами, побудившими авторов внести это предложение, английский текст приведен в такой редакции, что он наносит ущерб цели документа. Он настаивает, чтобы этот текст был составлен в новой редакции таким образом, чтобы значение, которое он должен отражать, было передано более четко.

92. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает авторам предложения, содержащегося в документе A/CONF. 89/L. 7, провести консультации с другими заинтересованными делегациями с целью подготовки пересмотренного текста для обсуждения на следующем заседании.

93. *Предложение принимается.*

Заседание закрывается в 17 час. 35 мин.

9-е пленарное заседание

Четверг, 30 марта 1978 года, 19 час. 55 мин.

Председатель: г-н Р. ХЕРБЕР
(Федеративная Республика Германии).

A/CONF.89/SR.9

ПУНКТ 10 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение Конвенции и других соответствующих документов, а также Заключительного акта Конференции *(окончание)* **(A/CONF. 89/10, A/CONF. 89/11, A/CONF. 89/12 и Add.1 — 6, A/CONF. 89/12/L.1, A/CONF. 89/C.1/L.121, A/CONF. 89/L.4, L.6, L.7, L.9)**

ПРОЕКТ ПОЛОЖЕНИЙ, ОДОБРЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫМ КОМИТЕТОМ

Статья 32

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть предложение Федеративной Республики Германии и Австралии, направленное на добавление нового пункта к статье 32 (A/CONF. 89/L.9).

2. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что новый пункт, который его делегация и делегация Австралии предлагают добавить к статье 32, направлен на устранение существующего пробела, поскольку этот пункт касается проблемы взаимосвязи настоящей Конвенции и международной конвенции в области договоров смешанной перевозки грузов, которая, возможно, будет заключена под эгидой Организации Объединенных Наций. Он напоминает, что эта проблема рассматривалась Вторым комитетом и пленарной конференцией в связи с пунктом 6 статьи 1. В этой связи представитель Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) сослался на записку, приведенную в документе A/CONF. 89/C.1/L.121, в которой Специальная рабочая группа отметила, что необходимо включить в заключительные статьи Конвенции положение, регулирующее взаимосвязь настоящей Конвенции с конвенциями о смешанной перевозке. Фактически речь идет о том, чтобы знать, какое правило будет применяться к перевозке груза морем, в то время когда такая перевозка является частью договора смешанной перевозки. Представитель Федеративной Республики Германии уточняет в этой связи, что в соответствии с предварительным определением, данным Межправительственной подготовительной группой ЮНКТАД по разработке конвенции о международной смешанной перевозке грузов, под «международной смешанной перевозкой» необходимо понимать перевозку груза по меньшей мере двумя различными видами транспорта, осуществленную в соответствии с договором смешанной перевозки между местом, расположенным в стране передачи груза в ведении лица, осуществляющего смешанную перевозку, и местом, предусмотренным в отношении сдачи, в другой стране.

3. Вполне очевидно, что если перевозка груза морем представляет собой перевозку одним видом транспорта, то проблемы не возникает, поскольку действует согласно статье 2 Конвенции. Однако, если перевозка груза морем является частью смешанной перевозки, можно задать вопрос, регулируется ли эта перевозка настоящей Конвенцией или конвенцией о смешанных перевозках, которая будет, вероятно, принята. Если считать, что перевозка груза морем всегда будет регулироваться настоящей Конвенцией, независимо от того, является она или нет частью договора смешанной перевозки, то никакой проблемы не возникнет. Однако если считать, что договор смешанной перевозки, предусматривающий морскую часть перевозки, должен регулироваться будущей конвенцией о смешанных перевозках, то в этом случае необходимо включить в настоящую Конвенцию положение, которое позволило бы применять будущую конвенцию о смешанных перевозках к морской части договора смешанной перевозки.

4. Утверждение о том, что Конвенция о смешанных перевозках еще не существует, не убедительно, поскольку эта Конвенция, вероятно, будет принята и должна будет применяться ко всем операциям смешанной перевозки, включая операции, являющиеся частью перевозки морем. Если Конференция не добавит в статью 32 положения о том, что в случае принятия международной конвенции о договорах смешанной перевозки эта Конвенция будет применяться к перевозке груза морем в той степени, в какой эта перевозка является частью договора морской перевозки, то возникнет коллизия между настоящей Конвенцией и предусматриваемой конвенцией. Действительно, поскольку вполне вероятно, что эта последняя конвенция будет содержать соответствующее правило, то морская часть договора смешанной перевозки будет регулироваться двумя различными правилами. Для того чтобы избежать такого положения, необходимо уточнить, как предлагают Австралия и Федеративная Республика Германии, что ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению какой-либо международной конвенции, касающейся договоров смешанной перевозки грузов, заключенной под эгидой Организации Объединенных Наций. Такое положение является крайне нужным, если существует стремление принять несколько позже конвенцию о смешанных перевозках и если одновременно не-

обходимо, чтобы настоящая Конвенция каким-либо образом затрагивала операции смешанной перевозки.

5. Г-н БАЙЕРС (Австралия) напоминает, что его делегация участвовала в переговорах, которые привели к включению в статью 1, по рекомендации Специальной рабочей группы, которая подчеркнула необходимость регламентации взаимосвязи настоящей Конвенции и будущей конвенции о смешанных перевозках, определения «договора морской перевозки».

6. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) считает, что развивающимся странам не надо опасаться того, что Конференция, собравшаяся под эгидой ЮНКТАД, примет конвенцию, не отвечающую их интересам. ЮНКТАД справедливо опасается, что настоящая Конвенция воспрепятствует международной подготовительной группе разработать удовлетворительные правила международных смешанных перевозок. Г-н Сельвиг считает, что в интересах всех государств не препятствовать усилиям ЮНКТАД в этой области. По его мнению, лишь тот факт, что будущая конвенция о смешанных перевозках будет принята под эгидой Организации Объединенных Наций и на базе проекта, разработанного ЮНКТАД, гарантирует, что она не будет противоречить интересам развивающихся стран.

7. Г-н ТЕРАШИМА (Япония) поддерживает предложение Федеративной Республики Германии и Австралии.

8. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) считает, со своей стороны, что нет необходимости упоминать в статье 32 будущую конвенцию о договорах смешанной перевозки, поскольку ничто в настоящей Конвенции не противоречит применению этой новой конвенции. Поэтому он решительно возражает против предложения Австралии и Федеративной Республики Германии.

9. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) также возражает против нового пункта, предложенного в документе A/CONF. 89/L.9. Он напоминает, что на своем 10-м заседании Второй комитет постановил, приняв текст, предложенный Специальной рабочей группой в документе под индексом A/CONF. 89/C.2/L.27, ограничить охват статьи 32 другими международными конвенциями, уже действующими на дату принятия настоящей Конвенции. Ему представляется с юридической точки зрения неприемлемым упоминать в настоящей Конвенции конвенцию, которая еще не существует, поскольку государства, которые станут участниками настоящей Конвенции, не обязательно станут участниками будущей конвенции о смешанных перевозках.

10. Г-н ШАХ (наблюдатель от Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию) признает, что, когда данный вопрос рассматривался во Втором комитете, вероятно, можно было признать бесполезным включение в заключительные положения настоящей Конвенции положения о будущей конвенции, касающейся договоров смешанной перевозки. Однако ситуация изменилась с принятием пункта 6 статьи 1, поскольку этот пункт сформулирован таким образом, что он может применяться к смешанной перевозке. Следовательно, необходимо позаботиться о том, чтобы это положение не вступило в коллизию с концепцией о смешанных перевозках, которая в настоящее время разрабатывается в ЮНКТАД. По мнению наблюдателя от ЮНКТАД, новый пункт, предложенный в документе под индексом A/CONF. 89/L.9, не может каким-либо образом помешать соответствующим сторонам; он уточняет лишь, что ничто в настоящей Конвенции не должно предрешать положения, которые будут приняты в будущей конвенции о смешанных перевозках.

11. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование поправку к пункту 2 статьи 32, предложенную в документе A/CONF. 89/L.9.

12. *Поправка отклоняется 27 голосами против 23 при 17 воздержавшихся.*

13. Г-н НЗАПУ (Заир) говорит, что он воздержался во время голосования, поскольку разделяет сомнения, выраженные другими развивающимися странами в отношении искренности намерения развитых стран, в том что касается будущей конвенции о смешанных перевозках.

14. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) считает, что Специальная рабочая группа, которой было поручено сформулировать статью 32, вышла за пределы своего мандата, уточнив во второй фразе этой статьи, что «настоящее положение применяется также к любому последующему пересмотру или изменению» Конвенции. Он напоминает, что на 10-м заседании Второго комитета предложение, направленное на изъятие этой фразы, было отклонено лишь 22 голосами против 22. Поэтому он требует, чтобы вторая фраза статьи 32 была поставлена на голосование отдельно.

15. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) отмечает, что статья 32 на практике лишь подтверждает действие Международной конвенции о перевозке грузов по железным дорогам (МГК), подписанной 25 октября 1962 года в Берне, согласно которой в случае перевозки на железнодорожном пароме существует возможность добавления части морской перевозки к перевозке по железной дороге. В статье 63 этой Конвенции содержатся положения об освобождении от ответственности, которые предусмотрены в Гаагских правилах и от которых Конференция недвусмысленно отказалась. Если вторая фраза статьи 32 не будет сохранена, то в результате невозможно будет охватить будущей конвенцией режим перевозки железнодорожным паромом, предусмотренный в Конвенции МГК. Необходимо отметить, что эта фраза не относится к будущим конвенциям, она относится лишь к пересмотру или изменению уже действующей Международной конвенции, а именно Конвенции МГК.

16. Поэтому представитель Швейцарии выражает надежду, что вторая фраза статьи 32 не будет голосоваться отдельно и что эта статья будет принята в той форме, в какой она была представлена Конференции. Кроме того, он поддерживает предложение Советского Союза, сделанное на предыдущем заседании и направленное на то, чтобы сделать из статьи 32 пункт 4 статьи 25.

17. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, констатируя, что подавляющее большинство делегаций возражают против предложения о раздельном голосовании, выдвинутого делегацией Франции, говорит, что это предложение можно рассматривать как отклоненное.

18. *Предложение принимается.*

19. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование содержание статьи 32.

20. *Содержание статьи 32 принимается 60 голосами против одного при 6 воздержавшихся.*

21. Г-н КАСТРО (Мексика) отмечает, что его делегация голосовала против содержания статьи 32, поскольку вторая фраза этого положения касается не всеобщих международных конвенций, а лишь региональных конвенций. Принимая эту фразу, Конференция нарушила норму международного права. По этому вопросу представитель Мексики присоединяется к мнениям, выраженным представителями Индии и Филиппин.

22. Г-н ДИКСИТ (Индия) доводит до сведения, что его делегация воздержалась от участия в голосовании. В принципе она возражает против всякого упоминания будущей конвенции, однако считает, что Конференция столкнулась с особым случаем. Представитель Индии выражает надежду, что во время пересмотра или изменения международных конвенций, предусмотренных в статье 32, будут учитываться положения конвенции, находящейся в стадии разработки.

23. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, констатируя, что ни одна из делегаций не высказалась против предложения Советского Союза, направленного на то, чтобы сделать из статьи 32 пункт 4 статьи 25, которая касается также существующих конвенций, заявляет, что в отсутствие возражений он будет считать, что это предложение принимается и статьи, следующие за статьей 32, необходимо будет соответственно перенумеровать.

24. *Предложение принимается.*

Статья 31 (окончание)

25. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ объявляет, что делегации Бразилии, Болгарии, Франции, Ганы и Италии изменили формулировку предложения, направленного на добавление нового пункта к статье 31, представленного делегациями Австралии, Бразилии, Болгарии, Франции и Италии в документе A/CONF. 89/L.7. Эта новая формулировка гласит следующее:

«Несмотря на положения статьи 2 настоящей Конвенции, в целях пункта 1 настоящей статьи Договаривающееся государство может во время уведомления правительства Бельгии о том, что оно денонсирует Конвенцию 1924 года или Конвенцию 1924 года с внесенными в нее Протоколом 1968 года поправками, заявить, что в отношении упомянутых в его уведомлении недоговаривающихся государств оно отсрочивает эту денонсацию на период максимум в пять лет, начиная с даты вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства».

26. Г-н КУАРТЕЙ (Гана), представляя новое положение от имени его авторов, говорит, что авторы руководствовались стремлением обеспечить как можно более скорейшее вступление в силу будущей конвенции. Однако может случиться, что эта конвенция будет применяться одновременно с Конвенцией 1924 года и Протоколом 1968 года. Вот почему они рекомендуют, чтобы каждое государство в момент ратификации будущей конвенции и денонсации других конвенций уведомляло своих торговых партнеров, которые не являются участниками новой конвенции, о том, что оно отсрочивает свою денонсацию в их отношении на период до пяти лет, начиная с даты, на которую оно становится участником новой конвенции. Это решение должно быть удовлетворительным для большинства государств.

27. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) говорит, что государство, желающее отсрочить денонсацию, должно, таким образом, выяснить, какие государства не ратифицировали новую конвенцию, и выбрать из них те государства, в отношении которых оно отсрочивает свою денонсацию. Следовательно, денонсация применяется автоматически в отношении государств — участников Конвенции 1924 года и Протокола 1968 года, которые не будут названы поименно соответствующим образом. Следовательно, представляется, что будет существовать обязательство в отношении отсрочки денонсации, однако будет отсутствовать соответствующее обязательство в отношении отсрочки применения будущей конвенции в отношении этих государств.

28. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) отмечает, что на практике депозитарий будущей конвенции будет предоставлять информацию о полученных ратификационных грамотах. Каждое государство хорошо знает своих традиционных торговых партнеров, и в их отношении оно примет решение об отсрочке действия своей денонсации существующих конвенций. Этот выбор не будет связан с какими-либо трудностями.

29. Г-н НЗАПУ (Заир) считает, что в новой форме соответствующее предложение составляет лишь улучшение предшествующего текста, и он его поддерживает.

30. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация не возражает в целом против рассматриваемой поправки, однако она ее недостаточно хорошо понимает и не сможет ее поддержать в том случае, если предложение, которое она сделает, не будет

принято. Если позволить каждому государству отсрочивать денонсацию существующих конвенций на протяжении периода в пять лет, начиная с момента вступления в силу в отношении этого государства новой конвенции, то период одновременного применения многочисленных международных документов продолжится на неопределенное время в той степени, в какой новые государства будут пользоваться такой возможностью. Что касается делегации Индии, то она может предусмотреть лишь один переходный период в пять лет, начиная с момента вступления в силу новой конвенции в отношении какого-либо одного государства.

31. Г-н АВОДУМИЛА (Нигерия) заявляет, что он не понимает, почему был оставлен по инициативе делегации Франции период в пять лет. Он плохо понимает, каким образом предложенное решение способствует международной торговле, и тем более не видит, каким образом это решение способствует тому, чтобы государства становились участниками будущей конвенции. Если он не получит удовлетворительных объяснений, то он не сможет поддержать данное предложение.

32. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) понимает те трудности, которые возникнут во Франции в связи с положением об обязательной денонсации существующих конвенций. Эту проблему нелегко решить, несмотря на усилия, предпринятые со всех сторон, в частности в рамках Специальной рабочей группы. Однако решение, нашедшее отражение в рассматриваемом предложении, является нереалистичным. Действительно, невозможно денонсировать лишь частично международные конвенции таким образом, чтобы они применялись лишь к отдельному числу государств-участников. Предложенное решение связано и с другими трудностями, которые хорошо осветил представитель Индии. Кроме того, формулировка этого предложения оставляет желать лучшего.

33. Представитель Нидерландов отметил, что морская перевозка грузов интересует часто больше чем два государства и что предложенное положение нередко будет сталкиваться с существенными трудностями в плане применения.

34. В заключение необходимо признать, что любая новая конвенция неизбежно связана с проблемами в плане применения предшествовавших конвенций, действующих в этой же области или в смежных областях. Государствам, которые станут участниками будущей конвенции, будет принадлежать право действовать в соответствии со своими обязательствами и при необходимости отказаться от применения существующих конвенций.

35. Г-н ПОПОВ (Болгария), выступая по порядку ведения заседания, подчеркивает преимущества, связанные с рассматриваемым предложением, представленным его делегацией совместно с другими делегациями. Для того чтобы спасти положение, он готов провести консультации с этими делегациями с целью изменения предложения в соответствии с замечаниями представителя Индии.

36. Г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) зачитывает текст нового пункта, который будет добавлен к статье 31, разработанного после консультаций с авторами предложения[1].

37. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование предложение Бразилии, Болгарии, Франции, Ганы и Италии с внесенными в него поправками.

38. *Предложение с внесенными в него поправками принимается 34 голосами против 14 при 19 воздержавшихся.*

39. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование в целом статью 31 с внесенными в нее поправками, предложением Бразилии, Болгарии, Франции, Ганы и Италии.

40. *Статья 31 с внесенными в нее поправками принимается 48 голосами против 2 при 16 воздержавшихся.*

41. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия), выступая по мотивам голосования, отмечает, что он голосовал против статьи 31 с внесенными в нее поправками, поскольку эта статья не позволяет обеспечить необходимую гибкость применения настоящей Конвенции в течение переходного периода. На практике государства — участники настоящей Конвенции не будут иметь другого выбора, кроме применения положений настоящей Конвенции в отношении всех других государств, независимо от того, являются они или нет участниками Конвенции 1924 года. Независимо от того, денонсирует или нет государство — участник Конвенции 1978 года Конвенцию 1924 года, оно будет обязано применять положения Конвенции 1978 года. Кроме того, в той мере, в какой принятое предложение требует, чтобы договаривающееся государство применяло в отношении других договаривающихся государств на протяжении переходного периода исключительно Конвенцию 1978 года, эта Конвенция будет применяться в отношении государств, которые сдали на хранение свои документы о ратификации или присоединении, однако еще не стали участниками этой Конвенции.

42. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) поясняет, что он воздержался во время голосования, поскольку не одобряет использованную процедуру. Было бы предпочтительным не учитывать устные поправки, которые могут создать путаницу. В настоящем случае Конференция вынуждена была голосовать новое предложение, которое она не имела времени изучить, как следует. Представитель Нидерландов присоединяется к замечанию представителя Либерии.

Статьи 32 (бывшая статья 33) и 33 (бывшая статья 34)

43. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ просит представителя Индии уточнить, должна ли представленная им поправка (A/CONF.89/L.2) быть включена в текст, одобрен-

[1] Этот текст был впоследствии включен в Заключительный акт Конференции (A/CONF.89/13).

ный Редакционным комитетом (A/CONF.89/12/Add.6), или же она должна его заменить.

44. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) поясняет, что Индия, как и семь других стран, представила поправку (A/CONF.89/L.2) с целью устранения пробела в первоначальном проекте конвенции, который не содержал какого-либо положения относительно возможности пересмотра и внесения поправок. Проект положений, одобренный Редакционным комитетом (A/CONF.89/12/Add.6), содержит статью 33, касающуюся пересмотра Конвенции и внесения в нее поправок, в отношении которой представитель Индии не имеет никаких возражений. Однако необходимо дополнить эту статью, и именно поэтому авторы настаивают на своей поправке. В первых трех пунктах, относящихся к пересмотру, пункт 2 отражает, по существу, пункт 1 текста, разработанного Редакционным комитетом. Тем не менее авторы предложения считают, что необходимо придать большую гибкость этому тексту, предусмотрев положение, аналогичное положению, содержащемуся в Брюссельской конвенции 1924 года, согласно которому любая договаривающаяся сторона может обратиться с просьбой о пересмотре. Действительно, настоящая Конвенция будет иметь важные международные последствия, причем не только в экономической области, но и в политическом плане, и каждое государство может столкнуться с практическими трудностями в плане ее применения и может в любой момент обратиться с просьбой о пересмотре. Установленный пятилетний срок соответствует сроку, предусмотренному в положениях других международных транспортных конвенций. Наконец, авторы предложения считают полезным автоматически провести консультации по истечении четырехлетнего периода с целью выяснения мнений сторон Конвенции в отношении действия этого документа.

45. В той части предложения, которая касается внесения в Конвенцию поправок, сохранен критерий в две трети большинства голосов договаривающихся государств в соответствии с обычаем, применяемым в отношении большинства конвенций, при этом пункт 2 представляет, по существу, пункт 2 текста Рабочей группы. Эти положения представляются делегации Индии справедливыми, поскольку они позволяют каждой стране, независимо от того, является ли она грузоотправителем или транспортером, выражать свое мнение и представлять свои предложения. Что касается порядка представления, то представитель Индии уточняет, что первая часть поправки (A/CONF.89/L.2) заменяет бывшую статью 33 текста Рабочей группы, ставшую статьей 32 после изменения нумерации, и что вторая часть, относящаяся к внесению поправок в Конвенцию, должна стать новой статьей, которая отсутствует в тексте Рабочей группы и которая должна получить номер 33.

46. Г-н ВАИТИТУ (Кения) говорит, что он целиком присоединяется к доводам, приведенным представителем Индии в пользу этого предложения.

47. Г-н ПТАК (Польша), напротив, считает, что данный текст вызывает противоречия, в частности между пунктом 1 и пунктом 2. Он спрашивает, может ли Конференция дать в Конвенции рекомендации Генеральной Ассамблеи ООН в отношении мер, которые надлежит принять в связи с просьбой о пересмотре, сформулированной одним из договаривающихся государств; согласно установившейся до сих пор практике, такая просьба должна быть поддержана большим числом государств для того, чтобы быть поставленной на рассмотрение. Даже если предположить, что такая просьба была одобрена Генеральной Ассамблеей, необходимо знать, имеет ли Генеральная Ассамблея право принимать решение в отношении форм созыва конференции по пересмотру, или же соответствующие положения должны быть предусмотрены в Конвенции. Кроме того, установленный пятилетний период в отношении просьбы о пересмотре уже рассматривался Первым комитетом, и большинство государств высказали мнение, что он является неадекватным. Руководствуясь этими соображениями, Польша предпочитает первоначальный текст статьи 32.

48. Г-н ПОПОВ (Болгария), напоминая обстоятельства рассмотрения предложений Индии во Втором комитете, отраженные в примечании С документа A/CONF.89/L.2, поясняет, что он, будучи Председателем Второго комитета, не знал о второй части предложения, содержащегося в этом документе.

49. Представитель Болгарии считает, что данное предложение имеет в своей основе определенные достоинства, однако можно обеспечить тот же результат другими средствами.

50. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), отвечая представителю Польши, отмечает, что в Конвенции 1958 года о континентальном шельфе[2] в пункте 2 статьи 13 Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций рассматривается как компетентный орган, принимающий решения в отношении просьб о пересмотре, представленных государствами-участниками. Пятилетний период, предусмотренный в отношении подачи просьбы о пересмотре установлен также и в других международных конвенциях. Г-н Кришнамурти напоминает, кроме того, что во Втором комитете представитель Генерального секретаря Организации Объединенных Наций высказал мнение, что вопрос о просьбе о пересмотре должен в конечном счете решаться Генеральным секретарем. Было предложено дать в этой связи соответствующие полномочия Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), однако, учитывая финансовые последствия, связанные с созывом конференции по пересмотру, важно, чтобы соответствующие решения принимались на более высоком уровне.

51. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что он не может поддержать пред-

[2] См. United Nations, *Treaty Series*, vol. 499, No. 7302, p. 325.

ложение, представленное в документе A/CONF. 89/L.2. По его мнению, первоначальный текст Рабочей группы является совершенно четким и достаточным для того, чтобы охватить все возможности представления просьб о пересмотре и внесении поправок. Безусловно, государства могут столкнуться с трудностями в плане практического применения конвенции, однако можно внести необходимые изменения в рамках соответствующего протокола, как это часто имело место в прошлом, без созыва специальной конференции по этому вопросу.

52. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование новую статью, относящуюся к пересмотру Конвенции, предложенную в документе A/CONF.89/L.2.

53. *Новая статья отклоняется 25 голосами против 15 при 20 воздержавшихся.*

54. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование новую статью, относящуюся к внесению поправок в Конвенцию, предложенную в документе A/CONF. 89/L.2.

55. *Новая статья отклоняется 26 голосами против 12 при 22 воздержавшихся.*

56. Г-н САРЛИС (Греция), выступая по порядку ведения заседания, заявляет, что новая статья, относящаяся к пересмотру, и новая статья, относящаяся к внесению поправок, предложенные в документе A/CONF.89/L.2, не явились во Втором комитете объектом достаточно глубокого обсуждения. Следовательно, было бы желательно, чтобы большее число делегаций высказалось в их отношении.

57. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование статью 32 (бывшая статья 33) в документе A/CONF. 89/12/Add.6.

58. *Статья 32 принимается 60 голосами при 7 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

59. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на поправку к пункту 4 новой статьи 33, приведенную в документе A/CONF.89/L.6.

60. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что в ходе прений по этой статье, прошедших накануне, было решено установить необходимое большинство в две трети договаривающихся государств для вступления в силу поправки к Конвенции. Это правило очень хорошо действует, когда число государств не является слишком большим, однако его трудно применять, когда число государств велико. Вот почему авторы поправки предлагают изменить конец первой фразы пункта 4 следующим образом: «двумя третями или 20 договаривающимися государствами, в зависимости от того, какое число меньше».

61. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) спрашивает, что случится, если число государств, получивших сообщение о поправке, одобренной 20 государствами, и не одобривших эту поправку, превысит 20. Вступит ли поправка в силу?

62. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) отвечает, что в этом случае поправка вступит в силу.

63. Г-н МАСУД (Пакистан) одобряет поправку, поскольку не всегда представляется возможным получить одобрение двух третей государств.

64. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) считает, что эта поправка может создать многочисленные трудности для многих стран, поскольку она противоречит практике международного права, согласно которой юридический документ, принятый определенным большинством голосов, например в две трети, не может быть исправлен меньшим большинством голосов. Игнорировать это правило — значит подвергать себя неблагоприятным последствиям, поскольку может получиться, что 20 государств, одобрение которых требуется для того, чтобы поправка была принята, составляют лишь меньшинство. Поэтому делегация Польши возражает против этой поправки.

65. Г-н АМОРОСО (Италия) находит эту поправку малооправданной. Как можно согласиться с тем, что Конвенция, принятая двумя третями государств, участвовавших в работе Конференции, может быть изменена лишь 20 из них?

66. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование поправку, предложенную в документе A/CONF.89/L.6

67. *Поправка отклоняется 35 голосами против 24 при 5 воздержавшихся.*

68. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) отмечает, что по существу пункт 6 статьи 33 идентичен пункту 2 статьи 32, и обращается с просьбой согласовать эти два текста.

69. Г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) говорит, что он принимает к сведению предложение представителя Норвегии.

70. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) говорит, что статья 33 не содержит важного положения Лондонской конвенции 1976 года относительно изменения реальной стоимости сумм. Делегация Швейцарии не сможет голосовать за такой текст, если он не будет содержать подобного положения.

71. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что трудно на нынешнем этапе прений принимать устные поправки. Кроме того, затронутый делегацией Швейцарии вопрос уже обсуждался.

72. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) говорит, что в пункте 3 необходимо изъять слово «договаривающимся», которое является излишним. Кроме того, если зачитать аналогичные положения текста, принятого Конференцией по ограничению ответственности судовладельцев 1976 года, то можно заметить, что они требуют большинства в две трети государств-участников, присутствующих и участвующих в голосовании. Однако в статье 33 упоминается лишь большинство в две трети государств-участников: это означает, что любое государство, присутствующее или участвующее в голосовании, независимо от

того, является оно или нет участником Конвенции, может голосовать за ее изменение. Это положение противоречит международному праву и праву договоров, и делегация Либерии не может с ним согласиться.

73. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) считает, что следует остерегаться принятия рассматриваемой статьи без ее подробного изучения, и спрашивает, каким образом Первый комитет смог ее принять без положения, о котором говорил представитель делегации Швейцарии. Это положение является крайне важным и должно быть включено в данную статью.

74. Г-н КАРО (Франция) разделяет мнение делегаций Швейцарии и Советского Союза и говорит, что это положение было забыто в связи с тем, что соответствующая Рабочая группа должна была работать в спешке. В настоящее время необходимо включить его в текст.

75. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ любезно просит представителя Швейцарии зачитать текст положения, которое включено в Лондонскую конвенцию и которое он хотел бы видеть включенным в статью 33.

76. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) зачитывает следующий текст: «Пересмотр сумм производится только вследствие значительного изменения их реальной ценности». Эта фраза должна быть добавлена в конец первого пункта.

77. Г-н ПОПОВ (Болгария) поддерживает эту поправку.

78. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что его делегация возражает против этой поправки, поскольку она направлена на пересмотр сумм лишь в случае девальвации. Однако данная проблема является сложной и затрагивает большое число факторов.

79. Г-н МАСУД (Пакистан) спрашивает, каким образом будет решаться вопрос о том, отмечалось или нет «значительное изменение» реальной стоимости сумм ограничения.

80. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование устную поправку Швейцарии.

81. *Поправка принимается 48 голосами против 10 при 8 воздержавшихся.*

82. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование статью 33 с внесенной в нее поправкой делегацией Швейцарии.

83. *Статья 33 принимается 58 голосами против 2 при 8 воздержавшихся.*

84. Г-н НИАНГ (Сенегал) говорит, что его делегация воздержалась во время голосования статьи 33 (бывшая статья 34) в целом, поскольку ее, так же как и делегацию Пакистана, интересует, каким образом будет решаться вопрос о том, отмечалось или нет «значительное изменение» реальной стоимости сумм ограничения, и поскольку заданный в этой связи вопрос не получил ответа.

Статья 34 (бывшая статья 35)

85. Г-н КХУ (Сингапур) отмечает, что в пункте 2 этой статьи в тексте на английском языке для изложения одной и той же мысли используются два различных выражения; речь идет о словах «is received by», использованных в первой фразе, и словах «has reached» — во второй. Он предлагает согласовать терминологию, используя одно и то же выражение — «is received by» — в обеих фразах.

86. *Предложение принимается.*

87. *Статья 34 принимается 70 голосами, причем никто не голосовал против.*

Заключительные положения

88. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) предлагает изъять название этого заключительного положения, поскольку оно отсутствует в других конвенциях, с одной стороны, а заключительные положения фактически начинаются в статье 27 — с другой.

89. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) спрашивает, каким образом будет проверена аутентичность китайского текста и его соответствие с другим текстом, поскольку, насколько он знает, Редакционный комитет Конференции не рассматривал текст Конвенции на китайском языке.

90. Г-н СЛОАН (Представитель Генерального секретаря) говорит, что китайское представительство при Организации Объединенных Наций довело до сведения, что оно не будет принимать участие в работе Конференции и что, соответственно, не будет вестись устный и письменный перевод на китайский язык в ходе работы Конференции. Позднее будет сделан перевод текста Конвенции на китайский язык, и любое правительство, принявшее участие в работе Конференции и пожелавшее проверить соответствие текста на китайском языке текстам на других языках, должно обратиться с соответствующей просьбой в Секретариат, который примет необходимые меры в этом отношении.

91. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, поскольку нет возражений, он будет считать, что Конференция постановила изъять название заключительных положений, а именно «Заключительные формулировки», и сохранить упоминания китайского текста как аутентичного.

92. *Предложение принимается.*

Доклады Первого и Второго комитетов

93. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции принять к сведению эти два доклада.

94. *Предложение принимается.*

ПРОЕКТ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОГО АКТА
(A/CONF.89/12/L.1)

95. Г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) отмечает многочисленные изменения, которые надлежит внести в проект заключительного акта и которые приведены в документе A/CONF.89/L.1. Во-первых, в пункте 3 следует читать «78 государств» вместо «77 государств» и добавить «Ямайка» между словами «Югославия» и «Япония». В пункте 5 под заголовком «Неправительственные организации» добавить «Международная ассоциация судовладельцев» после «Международный морской комитет», далее в пункте 8 под заголовком «Редакционный комитет» напротив слова «Председатель» следует читать «г-н Р. К. Диксит» вместо «г-н Д. К. Диксит».

96. Кроме того, пункт 13 необходимо заменить следующим текстом: «Данная Конвенция, текст которой прилагается к настоящему Заключительному акту (приложение I), была утверждена Конференцией 30 марта 1978 года и открыта для подписания на заключительном заседании Конференции 31 марта 1978 года. Она будет открыта для подписания в Центральных учреждениях в Нью-Йорке до 30 апреля 1979 года, после чего она будет открыта для присоединения в соответствии с ее положениями».

97. Наконец, после 14 пункта необходимо добавить следующий новый пункт 15: «Конференция приняла также „общую договоренность" и резолюцию, тексты которых также прилагаются к настоящему Заключительному акту (приложения II и III)»

98. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегациям рассмотреть проект заключительного акта по пунктам.

Пункты 1—11

99. *Пункты 1 — 11 принимаются.*

Пункт 12

100. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отвечая на вопрос представителя Алжира, говорит, что отсутствующие индексы кратких отчетов Конференции и двух комитетов будут упомянуты в окончательном тексте Заключительного акта.

101. *Пункт 12 принимается.*

Пункт 13 в том виде, в каком он был зачитан Исполнительным секретарем

102. *Пункт 13 с внесенными в него поправками принимается.*

Пункт 14

103. *Пункт 14 принимается.*

Пункт 15 в том виде, в каком он был зачитан Исполнительным секретарем

104. *Пункт 15 принимается.*

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

105. *Заключительные положения принимаются.*

Проект резолюции, содержащийся в приложении к Заключительному акту, и название конвенции (A/CONF.89/L.1/Add.1)

106. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегациям рассмотреть и принять проект резолюции, распространенный под индексом A/CONF.89/L.1/Add.1, и высказаться одновременно в отношении названия конвенции в том виде, в каком оно приводится в этом тексте.

107. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) говорит, что термин «упрощение», использованный в пятом пункте проекта резолюции, представляется ему излишним.

108. Г-н НЗАПУ (Заир) и г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) выражают пожелание видеть свои страны в числе авторов проекта резолюции.

109. Г-н ЭННИ (Алжир) предлагает исключить список авторов проекта резолюции и считать, что последний представлен всеми делегациями.

110. *Предложение принимается.*

111. Г-н ПОПОВ (Болгария) предлагает принять проект резолюции путем аккламации.

112. *Проект резолюции принимается путем аккламации.*

113. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает, что общая договоренность, которая будет приведена в приложении II к Заключительному акту, была уже принята и что резолюция, которая была только что принята, будет приложением III. Он предлагает Конференции принять текст Конвенции в целом, с тем чтобы оформить его в виде приложения I к Заключительному акту.

114. *По просьбе представителя Филиппин проводится поименное голосование проекта конвенции в целом.*

115. *Согласно жеребьевке, проведенной Председателем, представителю Австрии предлагается голосовать первым.*

Голосовали за: Австрия, Бельгия, Боливия, Бразилия, Болгария, Белорусская Советская Социалистическая Республика, Чили, Колумбия, Куба, Чехословакия, Демократический Йемен, Дания, Эквадор, Египет, Финляндия, Франция, Габон, Германская Демократическая Республика, Германии, Федеративная Республика, Гана, Ватикан, Гондурас, Венгрия, Индия, Индонезия, Ирак, Италия, Берег Слоновой Кости, Япония, Кения, Кувейт, Либерия[3], Мадагаскар, Малайзия, Маврикий, Мексика, Нидерланды, Нигерия, Норвегия, Оман, Пакистан, Панама, Филиппины, Польша, Корейская Республика, Сенегал, Сьерра Леоне, Сингапур, Испа-

[3] Впоследствии делегация Либерии информировала Секретариат о своем желании быть внесенной в список делегаций, воздержавшихся при голосовании.

ния, Швеция, Сирийская Арабская Республика, Таиланд, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Уганда, Украинская Советская Социалистическая Республика, Союз Советских Социалистических Республик, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Объединенная Республика Камерун, Объединенная Республика Танзания, Соединенные Штаты Америки, Венесуэла, Югославия, Заир, Алжир, Аргентина, Австралия.

Голосовали против: голосов против подано не было.

Воздержались: Канада, Греция, Швейцария.

116. *Проект конвенции о международной морской перевозке грузов принимается 68 голосами при 3 воздержавшихся, причем никто не голосовал против.*

117. Г-н ТАНИКАВА (Япония) поясняет, что его делегация голосовала за Конвенцию в целом, однако Японии будет трудно стать участником этой Конвенции, особенно ввиду пунктов 2 и 4 статьи 17 и пункта 2 статьи 21. Предложения Японии, направленные на включение статьи об оговорках относительно этих положений, были отклонены. Можно предвидеть, что при рассмотрении этой Конвенции с целью ее принятия Япония столкнется с многочисленными трудностями.

118. Представитель Японии по-прежнему считает, что Конвенция не решает полностью деликатные проблемы, которые возникают на практике. Однако, учитывая, что Конвенция смогла обеспечить общее согласие в отношении основных затронутых вопросов, обеспечив довольно хорошую сбалансированность интересов существующих сторон, и что многочисленные страны-участники решительно выразили пожелание иметь такую Конвенцию, делегация Японии решила голосовать за новый международный документ — Гамбургские правила, руководствуясь при этом духом сотрудничества. Япония, как морская и торговая держава, придает большое значение этой Конвенции, о чем свидетельствует ее активное участие в подготовительной работе в рамках ЮНСИТРАЛ. Именно в этом духе она продолжит рассмотрение Конвенции.

119. Г-н САРЛИС (Греция) поясняет причины, по которым Греция воздержалась во время голосования проекта конвенции. Делегация Греции считает, что новую Конвенцию следует рассматривать скорее не как компромисс между интересами перевозчиков и грузоотправителей, а как документ, который нарушит непрочную сбалансированность, существующую между грузоотправителями и судовладельцами в соответствии с режимом Гаагских правил. Этот режим, безусловно, далеко не совершенен и его необходимо изменить, с тем чтобы удовлетворить потребности стран-грузоотправителей, которые в основном являются развивающимися странами. Однако новые Гамбургские правила не устраняют недостатков Гаагских правил.

120. Греция опасается, что рост ответственности перевозчиков в результате принятия новой Конвенции приведет к росту совокупных издержек на страхование ответственности перевозчика и не принесет, с другой стороны, существенных преимуществ грузоотправителям и грузополучателям, которые будут платить не меньше за страхование грузов. Греция считает также, что некоторые положения Конвенции не отвечают потребностям развития мировой торговли, например статья 11, которая будет побуждать перевозчиков не выдавать сквозной коносамент, что тем самым будет противоречить интересам грузоотправителей, а также пункты 3 и 4 статьи 17, которые вводят произвольный юридический режим, неблагоприятный для судовладельцев и благоприятный для грузоотправителей в том, что касается гарантийных писем. Наконец, режим, устанавливаемый Конвенцией, лишен всякой гибкости в том, что касается перевозки живых животных и груза исключительного характера.

121. В целом делегация Греции сожалеет, что большинство участников Конференции отклонило многочисленные предложения, исходившие от стран — традиционных грузоотправителей, и приняло другие положения, которые бесполезны или неоправданы с юридической или экономической точки зрения и не представляют особых преимуществ для грузоотправителей. Примерами этого являются определения «перевозчика», «грузоотправителя» и «договора перевозки», которые содержат перекрестные ссылки и говорят об очевидном, а также определение «фактического перевозчика», настолько широкое, что оно может даже охватить капитана и экипаж судна. В Греции синдикаты лиц, занимающихся морскими перевозками, очень могущественны и они, вероятно, решительно выскажутся против этих определений и их последствий.

122. Кроме того, различие, приведенное в пункте 6 статьи 5 между «мерами по спасанию жизни» и «разумными мерами по спасанию имущества на море», совершенно не может быть проведено на практике и противоречит профессиональной этике лиц, занимающихся морскими перевозками, а также обязательствам, вытекающим из международной Конвенции по охране человеческой жизни на море. Такую же критику можно высказать в отношении статьи 18 пункта 7, статьи 19 и пункта 1 статьи 16. Что касается статей 21 и 22, затрагивающих юрисдикцию и арбитражное разбирательство, то они вводят новые понятия, которые совершенно несопоставимы с греческой юридической системой.

123. Наконец, и в особенности, делегация Греции сожалеет, что нельзя сделать какой-либо оговорки в отношении применения положений Конвенции. На практике это воспрепятствует многим странам присоединиться к Конвенции, в то время как они могли бы это сделать, если бы они имели возможность включить оговорки в отношении второстепенных вопросов, неприемлемых для них.

124. По причинам, которые только что были изложены, и, в частности, в связи с исключением оговорок, делегация Греции воздержалась во время го-

лосования проекта конвенции. Вместе с тем она надеется, что, когда Конвенция вступит в силу и начнет применяться, опасения, которые только что были высказаны, окажутся безосновательными и тогда Греция сможет присоединиться к Конвенции.

125. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что его делегация голосовала за проект конвенции, поскольку она принимает общее согласие, которое было достигнуто в отношении принципиальных вопросов после продолжительных и трудных переговоров. Однако делегация Нидерландов не полностью удовлетворена, так как редакция текста оставляет желать лучшего с юридической точки зрения. По ее мнению, этому аспекту работы было уделено недостаточное внимание во время работы Конференции, и он был отодвинут на второй план в пользу слишком многочисленных прений политического характера. В результате Конференция приняла текст, в котором часто отсутствует четкость и который может привести к бесполезным и дорогостоящим спорам. Теперь можно ожидать трудностей, с которыми столкнутся суды, обязанные применять правила, содержащиеся в новой Конвенции.

126. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что Конвенция, очевидно, не устанавливает совершенной справедливости, что невозможно, однако она вводит режим более справедливый и является свидетельством значительного прогресса с точки зрения интересов развивающихся стран.

127. После обмена поздравлениями и благодарностями ПРЕДСЕДАТЕЛЬ объявляет, что Конференция прекращает свою работу, и объявляет, что Конвенция будет открыта для подписания завтра утром на заключительном заседании.

Заседание закрывается в 24 час.

10-е пленарное заседание

Пятница, 31 марта 1978 года, 12 час. 10 мин.

Председатель: г-н Р. ХЕРБЕР
(Федеративная Республика Германии).

A/CONF.89/SR.10

ПУНКТ 11 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Подписание Заключительного акта и Конвенции, а также других документов (A/CONF.89/13)

ПУНКТ 12 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Закрытие Конференции

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что после четырех недель интенсивной работы Конференция выполнила свою задачу и в настоящее время на ее рассмотрении находится Заключительный акт, приложением к которому является текст новой Конвенции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, 1978 (A/CONF.89/13).

2. Конвенция, возможно, и не полностью удовлетворяет требованиям каждого, однако окончательное голосование свидетельствовало о том, что все участники стремились к поиску компромисса, с тем чтобы разработать современный и универсально применимый комплекс правил, которые, безусловно, улучшат Гаагские правила, особенно в таких важных аспектах, как вопрос ответственности, и которые улучшат правовую позицию грузоотправителя и в то же самое время обеспечат защитой перевозчика путем ограничения его рисков. Оратор уверен в том, что страны будут рассматривать новую Конвенцию как эффективный инструмент расширения их взаимной торговли и согласованный комплекс принципов, отражающих новое стремление к мировому сотрудничеству в рамках морского права, которое впервые стало очевидным в ходе напряженной и плодотворной работы Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), а именно ее Секции по морскому законодательству, которая взяла на себя инициативу по пересмотру Гаагских правил. Он с признанием отмечает неутомимую работу должностных лиц Конференции, особенно Председателя Первого комитета и Секретариата.

3. От имени Конференции он выражает признательность правительству Федеративной Республики Германии и властям свободного и ганзейского города Гамбурга за проявленное гостеприимство и созданные для них условия.

4. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что наибольшего признания заслуживает тот факт, что многолетняя и интенсивная работа в ЮНСИТРАЛ и ЮНКТАД была успешно завершена, и выражает признательность всем тем, кто внес особо важный вклад в эту работу, а именно г-ну Хоннольду, г-ну Шафику и г-ну Сельвигу. Новая Конвенция является компромиссом и как таковая не может удовлетворять каждого, однако, как заявил Председатель, она вносит значительные улучшения в Гаагские правила, и он надеется, что все делегации, присутствующие здесь,

предложат своим правительствам серьезно рассмотреть ее. Он благодарит правительство и власти города Гамбурга за их гостеприимство и помощь, оказанную Конференции.

5. Г-н БРЕЖНЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что Конвенция, которую Конференция утвердила в результате интенсивной работы в течение месяца, будет иметь важнейшее значение для международной торговли и международных морских перевозок. Она, безусловно, явится объектом очень тщательного изучения в предстоящий период; потребуется некоторое время, чтобы получить полное представление о всех ее деталях и всех последствиях положений, включенных в нее в результате совместного поиска участниками компромиссных решений, что стало возможным благодаря конструктивному подходу, который преобладал на протяжении всей работы Конференции.

6. Он благодарит власти города Гамбурга и правительство Федеративной Республики Германии за их гостеприимство и внимание и выражает надежду, что Конвенция будет благоприятно воспринята заинтересованными кругами, для которых она в конечном итоге предназначена, и станет знаменательной вехой в развитии взаимовыгодного международного сотрудничества.

7. Г-н КАСТРО (Мексика) приветствует новую Конвенцию, в настоящее время представленную Конференции. Были выражены опасения, что она нарушит существующий правовой порядок морской перевозки грузов. Он не может согласиться с этим, особенно ввиду того, что существующая система, предусмотренная Гаагскими правилами, ни в коей мере не является благоприятной для развивающейся страны, каковой является Мексика. На предыдущем заседании представитель Греции дал всесторонний анализ проблем, с которыми страны столкнутся в ближайшем будущем в случае вступления в силу Конвенции, однако эти проблемы могут быть преодолены, если международное сообщество готово сотрудничать в направлении создания нового и более справедливого международного экономического порядка. В этой связи делегация Мексики отметила с удовлетворением, что Япония голосовала за новую Конвенцию — несмотря на свое несогласие с определенными моментами — во имя дальнейшего укрепления международного сотрудничества.

8. От имени своей делегации он выражает благодарность правительству Федеративной Республики Германии и властям города Гамбурга за их гостеприимство и условия, созданные для работы Конференции.

9. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что принятие Заключительного акта и Конвенции означает открытие новой страницы в отрасли права, которая является одной из старейших в мире. Тот факт, что в настоящее время страны связаны друг с другом в рамках мирового сообщества, означает необходимость их взаимной торговли, и его делегация твердо считает, что новая Конвенция облегчит для них этот процесс, так как, заменяя Гаагские правила, она тем не менее сохранила временем испытанные институты, которые являются важными для улучшения условий морской торговли. Он выражает признательность ЮНСИТРАЛ, ЮНКТАД и Международному морскому комитету, которые сыграли столь важную роль в ходе подготовительной работы, приведшей к разработке Конвенции, а также г-ну Хоннольду, г-ну Вису (Исполнительный секретарь Конференции), г-ну Шафику и г-ну Сельвигу, эффективная и неустанная работа которых позволила Конференции достичь своей цели.

10. Он благодарит правительство Федеративной Республики Германии и свободный и ганзейский город Гамбург за гостеприимство, оказанное ими Конференции.

11. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия), выступая от имени северных стран, выражает свою признательность правительству Федеративной Республики Германии и свободному и ганзейскому городу Гамбург за созданные условия, которые внесли значительный вклад в процесс выполнения задачи Конференции, и поздравляет Организацию Объединенных Наций по случаю принятия впервые Конвенции в области частного морского права. Он выражает надежду, что Конвенция достигнет той цели, которая ей предназначена, превратившись в действительно полезный документ, облегчающий международную торговлю.

12. Г-н КАРО (Франция) от имени своей делегации присоединяется к словам удовлетворения и признательности, выраженным другими ораторами. Усилия четырех недель завершились принятием хорошей Конвенции, которая не только приспособила международное морское право к современным условиям, но и восстановила равновесие между различными сторонами, участвующими в морской перевозке грузов, и расширила сферу применяемых международных правил. Следующая задача заключается в том, чтобы ввести в действие эту Конвенцию. Это нелегкий процесс; он потребует значительной доброй воли, твердой решимости не позволить устанавливать практику, препятствующую ее осуществлению, однако на завершающем этапе работы Конференции стало очевидным то, что многие страны истинно стремятся к сотрудничеству в процессе унификации норм морского права; он надеется, что их усилия достигнут желаемой цели в не столь далеком будущем.

13. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия), выступая в качестве координатора Латиноамериканской группы и Группы 77, а также от имени своего правительства, выражает благодарность всем тем, кто своей замечательной научной работой внес вклад в завершение новой Конвенции как на подготовительных этапах работы, так и на самой Конференции. Эта Конвенция не является всеобщей панацеей, а воплощает желание стран подняться выше политических и экономических соображений, которые разделяли

их, с тем чтобы решить в духе компромисса международные проблемы, связанные с морской перевозкой грузов. От имени своей делегации он выражает признательность правительству Федеративной Республики Германии и властям города Гамбурга за их великодушное гостеприимство.

14. Г-н ШАФИК (Египет) благодарит Председателя и других должностных лиц за их доблестные усилия, направленные на успешное завершение Конференции. Он благодарит также г-на Сельвига, которого он считает духовным отцом Конвенции, и г-на Свини, который пожертвовал много времени и усилий с тем, чтобы помочь Конференции прийти к соглашению.

15. Хотя временами дискуссии, во время которых он исполнял обязанности Председателя, были горячими, он считает, что участники искренне стремились примирить интересы всего международного сообщества. Конференция была преисполнена желания исправить несправедливую ситуацию, и если ее усилия не были полностью успешными, то по крайней мере она создала более справедливую систему.

16. Г-н РАЙ (Аргентина), г-н ПИАЙ (Индонезия), выступая от имени Азиатской группы, г-н КЛЕТОН (Нидерланды), г-н ЕИО (Нигерия), г-н КИМ (Корейская Республика), г-н ДИА (Сенегал) и г-жа ОЛОВО (Уганда) выразили свое удовлетворение новой Конвенцией, несмотря на оговорки по определенным моментам, и присоединились к словам признательности, выраженным другими делегациями властям Федеративной Республики Германии и города Гамбурга за их гостеприимство и эффективное обслуживание.

17. Г-н СЛОАН (представитель Генерального секретаря Организации Объединенных Наций), выступая от имени Генерального секретаря, говорит, что он желает выразить свою глубокую признательность правительству Федеративной Республики Германии и властям свободного и ганзейского города Гамбурга за предоставленные отличные условия и благодарит всех тех, кто внес вклад в успех Конференции.

18. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что он будет вызывать делегации в алфавитном порядке для подписания Заключительного акта и, в том случае, если они располагают необходимыми полномочиями, для подписания Конвенции.

19. Он объявляет Конференцию Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов закрытой.

Заседание закрывается в 14 час. 15 мин.

КРАТКИЕ ОТЧЕТЫ ЗАСЕДАНИЙ ПЕРВОГО КОМИТЕТА

1-е заседание

Вторник, 7 марта 1978 года, 15 час. 20 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.1

Утверждение повестки дня

1. *Предварительная повестка дня утверждается (A/CONF.89/C.1/L.1).*

Выборы заместителя Председателя и докладчика

2. Г-н КРЕСКАИ (Венгрия) предлагает кандидатуру г-на Сухоржевского (Польша) для избрания заместителем Председателя.

3. *Г-н Сухоржевский (Польша) избирается заместителем Председателя путем аккламации.*

4. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) предлагает кандидатуру г-на ЛОУ (Канада) для избрания докладчиком.

5. Г-н ПОПОВ (Болгария), г-н ДИКСИТ (Индия) и г-н МАИТЛАНД (Либерия) поддерживают эту кандидатуру.

6. *Г-н Лоу (Канада) избирается докладчиком путем аккламации.*

Организация работы

7. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация хотела бы уточнить статус замечаний и предложений, содержащихся в документах A/CONF.89/7 и Add.1 и A/CONF.89/8. В соответствии с правилом 27 правил процедуры предложениями, которые должны быть положены в основу рассмотрения Конференцией Конвенции по морской перевозке грузов, являются проекты статей, изложенные в документе A/CONF.89/5, и проект положений, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений, подготовленных Генеральным секретарем (A/CONF.89/6).

8. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что, по мнению его делегации, замечания и предложения, содержащиеся в документах A/CONF.89/7 и Add.1 и A/CONF.89/8, должны быть должным образом рассмотрены Конференцией в соответствии с правилом 28 правил процедуры. По этой причине его делегация не представила в ходе Конференции каких-либо документов, излагающих точку зрения и предложения Соединенных Штатов Америки.

9. Г-жа ЮЗОФ (Малайзия) присоединяется к замечаниям, высказанным представителем Индии.

10. Г-н БАЙЕРС (Австралия), г-н ФУКС (Австрия) и г-н ДЖОМАРД (Ирак) заявляют, что они разделяют мнение представителя Соединенных Штатов Америки.

11. Г-н МАРТИНЕС-МОРСИЛЬО (Испания) говорит, что в документе A/CONF.89/7 содержится ряд предложений, которые его страна хотела бы обсудить на Конференции. Его делегация хотела бы узнать, какие критерии будут приняты для определения порядка, в котором будут рассматриваться предложения в соответствии с правилом 40 правил процедуры.

12. Г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) говорит, что переданные замечания и предложения также будут положены в основу рассмотрения Конференцией предложенной Конвенции во исполнение пункта 4 резолюции 31/100 Генеральной Ассамблеи.

13. Отвечая на вопрос представителя Испании, он говорит, что отсутствует какое-либо общее правило, регулирующее очередность рассмотрения предложений: этот вопрос решается в свете конкретных обстоятельств.

14. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что если Секретариат сможет на постатейной основе подготовить документ, содержащий замечания и предложения, представленные правительствами (A/CONF.89/7 и Add.1), то это окажет определенную помощь Комитету в ходе его рассмотрения проекта конвенции.

15. Г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) говорит, что можно было бы обратиться с просьбой к делегациям указать Секретариату, какие из замечаний и предложений они хотели бы обсудить в Комитете. Секретариат смог бы затем на этой основе подготовить соответствующий документ. Если то или иное замечание или предложение не будет включено в этот документ, то оно не будет рассматриваться в Комитете.

16. *Предложение принимается.*

17. Г-жа ОЛОВО (Уганда), которую поддерживают г-н САРЛИС (Греция) и г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство), говорит, что было бы также полезно, чтобы общие заявления, которые некоторые делегации пожелали бы сделать по проекту конвенции, Комитет заслушал до начала рассмотрения им отдельных статей.

18. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), которого поддерживают г-н БАЙЕРС (Австралия), г-н ПОПОВ (Болгария), г-н АЛЬ-АЛАВИ (Оман) и г-н КАЛБУССИ (Тунис), высказывает мнение о том, что Комитету следует сразу же приступить к постатейному рассмотрению проекта конвенции.

19. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит о том, что Комитету следует сразу же приступить к рассмотрению проекта статей и что делегации, желающие сделать общие заявления, получат такую возможность в соответствующий момент в ходе обсуждения.

20. *Предложение принимается.*

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.2)

Статья 1

21. Г-н АРГИРИАДИС (Греция) говорит, что статья 1, и в частности добавление определений терминов «фактический перевозчик» и «грузополучатель», является значительным улучшением соответствующих положений Гаагских правил. Однако его делегация считает, что термин «перевозчик», определение которого содержится в пункте 1 со ссылкой на грузоотправителя, требует уточнения. Термин «грузоотправитель» не определен где-либо в проекте конвенции, при этом договор о морской перевозке часто заключается с лицами, не являющимися грузоотправителями. Поэтому его делегация предлагает следующим образом изменить соответствующее определение: «„Перевозчик" означает любое лицо, которое в соответствии с договором перевозки обязуется осуществить морскую перевозку груза» (A/CONF.89/C.1/L.2). Если эта поправка не является приемлемой, то его делегация будет поддерживать предложение Австрии и Катара о включении определения «грузоотправитель» в статью 1 (см. A/CONF.89/7).

22. Г-н МАИТЛАНД (Либерия) говорит, что предложение Греции несколько облегчает те трудности, с которыми он столкнулся в связи с определением термина «перевозчик» в пункте 1. Его делегация, позиция которой аналогична позиции Соединенных Штатов Америки (там же), считает, что в контексте законодательства Соединенных Штатов Америки, а также, возможно, и Соединенного Королевства это определение в существующей формулировке может попустительствовать выдаче фиктивных коносаментов, что нередко случается, особенно если речь идет о готовых изделиях, перевозимых из развитых в развивающиеся страны. Ему известны случаи, когда коносаменты, на которых стояли подписи, не являлись документами ни подлинными, ни заверенными фактическим перевозчиком, и случаи, когда грузополучатель в развивающейся стране нес убытки по той причине, что груз не был доставлен. Во многих районах мира принятие такого определения значительно снизит эффективность мер уголовного наказания, что еще более затруднит выявление незаконно выданных коносаментов. Поэтому для преодоления этих трудностей его делегация предлагает заменить в пункте 1 слова «от имени которого» словами «по поручению которого». Оратор считает, что эта поправка не нанесет ущерба расширяющимся торговым отношениям развивающихся стран, поскольку юрисдикция в отношении перевозчика и фактического перевозчика как in rem, так и in personam будет по-прежнему осуществляться во всем мире.

23. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), говоря о названии проекта конвенции, отмечает, что, по мнению его делегации, его формулировка является слишком широкой, так как проект конвенции охватывает лишь некоторые, а не все вопросы морской перевозки грузов. Он сохраняет за собой право впоследствии вернуться к этому вопросу.

24. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) поясняет, что вопрос, затронутый правительством его страны в письменных замечаниях, представленных правительством США Секретариату (там же), в целом касается агентского права, являющегося частью обычного права государств. Его делегация по-прежнему отдает предпочтение использованию термина «по поручению которого».

25. Г-н ФУКС (Австрия), ссылаясь на предложение Греции, выражает свое согласие с тем, что если определение «перевозчик» относится к любому лицу, заключившему договор морской перевозки грузов с грузоотправителем, то вполне логично включить в проект конвенции определение термина «грузоотправитель».

26. Он поддерживает предложение заменить слова «от имени которого» словами «по поручению которого» и одобряет мнение, выраженное представителем Либерии.

27. Г-н МАКАНГУС (Канада) говорит, что в письменных замечаниях, которые были представлены Секретариату, его правительство выразило свое согласие с определениями терминов «перевозчик» и «фактический перевозчик», содержащимися в проекте конвенции (там же). Что касается мнения представителя Либерии, то его делегация считает, что использование термина «от имени которого» не повлечет за собой осуществления каких-либо юридических махинаций. Однако у делегации Канады нет каких-либо решительных возражений против замены его термином «по поручению которого».

28. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что вторая часть определения термина «перевозчик» касается письменного документа, на основе которого может быть предъявлен иск. Если заменить слова «от имени которого» словами «по поручению которого», то вся цель такого документа будет нарушена,

поскольку грузоотправителю тогда придется доказывать не только то, что письменный документ существовал, но и то, что он был заключен по поручению соответствующего лица. По его мнению, это вызовет непреодолимые трудности, особенно в случае, когда конторы грузоотправителя и перевозчика соответственно находятся в различных районах мира. Поэтому он выступает за сохранение определения «перевозчика» в существующей формулировке.

29. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что основная идея существующего текста заключается в том, что грузоотправитель должен иметь право возбудить иск против лица, с которым он заключает договор о перевозке груза. Если он не имеет такого права, то в момент заключения договора необходимо четко указывать, что договор был заключен не от имени лица, ведущего переговоры с грузоотправителем, а от имени какого-либо лица, с тем чтобы этот вопрос стал вопросом об агентских отношениях. Предложение Соединенных Штатов Америки заменить слова «от имени которого» словами «по поручению которого» может вызвать трудности в ситуации, когда лицо, заключающее договор от своего собственного имени, фактически имело поручение от какого-либо третьего лица, о котором другой договаривающейся стороне не было известно.

30. В связи с предложением Греции об изменении определения термина «перевозчик» он указывает, что Брюссельская конвенция 1924 года не содержит определения грузоотправителя, и тем не менее пока еще не возникало сколь-либо значительных затруднений в этом отношении.

31. Он предпочитает оставить существующий текст без изменений, однако если будет решено включить слова «по поручению которого», то они должны скорее дополнять, а не заменять слова «от имени которого».

32. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) выражает согласие с представителем Норвегии в том, что если будут приняты слова «по поручению которого», то они должны дополнять, а не заменять слова «от имени которого».

33. Что касается мнения представителя Греции о том, что включение слова «грузоотправитель» в определение «перевозчика» может вызвать двусмысленность, поскольку определения «грузоотправителя» не существует, то он отмечает, что Австрия предложила определение «грузоотправителя» в своих замечаниях (там же). Слова «по поручению которого» могут быть включены в это предложение, и измененное определение можно поставить между пунктами 2 и 3 существующего текста.

34. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) поддерживает предложение о замене слов «от имени которого» словами «по поручению которого» в пункте 1, поскольку существующая формулировка не охватывает возможности использования имени перевозчика без поручения. Он также предлагает включить в пересмотренный проект после слов «по поручению которого» слова «прямому, косвенному, явному или очевидному».

35. Он не разделяет мнения представителя Норвегии о том, что желательно добавить слова «по поручению которого» в существующей формулировке («которым или от имени которого»), поскольку это может привести к двусмысленности в том случае, когда какой-либо агент не раскрывает, является ли он принципалом или нет.

36. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что он не видит, каким образом можно успешно доказать, что существует договор перевозки между грузоотправителем и лицом, имя которого было использовано без поручений. Однако, с тем чтобы устранить любые опасения в отношении возможного толкования пункта 1, он готов поддержать поправку, предложенную Соединенными Штатами Америки.

37. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) поддерживает мнение о сохранении существующего текста пункта 1, который, по его мнению, не представляет каких-либо трудностей. Слова «от имени которого» предполагают, что в момент заключения договора должно раскрываться имя принципала, и поэтому поправка, предложенная Соединенными Штатами Америки, представляется ненужной.

38. Он согласен с предложением Австрии о включении в статью 1 определения «грузоотправителя», поскольку это только прояснит текст.

39. Г-н СОТИРОПУЛОС (Греция) говорит, что, хотя в Брюссельской конвенции 1924 года действительно не содержится определения «грузоотправителя», эту Конвенцию вряд ли можно считать шедевром с точки зрения формулировки. Цель новой Конвенции заключается именно в том, чтобы разработать целый комплекс определений. Цель предложения его делегации заключается в том, чтобы найти формулировку, которая позволила бы избежать использования слова «грузоотправитель» в определении перевозчика. Вариант, предложенный Австрией, может быть приемлемой альтернативой; однако лицо, заключающее договор перевозки с перевозчиком, фактически может быть не грузоотправителем, а лишь экспедитором. Поэтому, по мнению его делегации, более разумно было бы устранить возможность недоразумений, не используя термина «грузоотправитель» в новой Конвенции.

40. Что касается предложения Соединенных Штатов Америки, то он выразил сомнение в том, что существующий проект конвенции является соответствующим документом для рассмотрения вопроса агентских отношений, регулируемых законами, которые существенно отличаются друг от друга в различных странах. В различных правовых системах в целом поддерживается утверждение, что ни одно лицо не может нести ответственность по договору,

заключенному от его имени и без его поручения, однако если конкретно поднять этот вопрос в существующем проекте, то могут возникнуть новые ненужные правовые проблемы. Его предложение направлено на то, чтобы избежать этих затруднений.

41. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) выражает согласие с представителем Греции в том, что возникает вопрос агентского права (защита третьих сторон). Если какое-либо лицо, не имевшее поручения на заключение договора перевозки, все же заключает такой договор, а грузоотправитель не мог знать или не знал о том, что такого поручения не было, то правовые последствия будут различными и будут затрагивать проблемы, которые были бы ненужным бременем для проекта конвенции. Поэтому она выступает за сохранение пункта 1 в существующей формулировке. Однако если большинство предпочтет определение «перевозчик», данное Грецией, и/или определение «грузоотправитель», предложенное Австрией, то позиция ее делегации будет гибкой. Тем не менее она решительно возражает против предложения Соединенных Штатов Америки.

42. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) говорит, что, по его мнению, существующий проект пункта 1 позволяет устранить трудности, возникающие в связи с соответствующими положениями Брюссельской конвенции 1924 года, и поэтому его следует оставить без изменений; он указывает, что статья 10 проекта конвенции касается ответственности перевозчика и фактического перевозчика и что в ней предусматривается право возбуждения иска о возмещении убытка. В связи с предложением Соединенных Штатов Америки могут возникнуть трудности для принятия каких-либо правовых мер, возникающих в этой связи, и поэтому он возражает против него.

43. Оратор считает уместным определить термин «грузоотправитель», так как часть III проекта конвенции специально посвящена ответственности грузоотправителя. Он может согласиться с формулировкой, предложенной Австрией.

44. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что слова «от имени которого» подразумевают соответствующее поручение — если отсутствует поручение, то отсутствует и договор — и нет необходимости заниматься вопросами агентства. Поэтому поддержка проекта определения в пункте 1 в том виде, в котором он сформулирован, поможет избежать неопределенности, которую, по всей вероятности, вносит использование фразы «по поручению которого».

45. Г-н ПТАК (Польша) говорит, что определение «грузоотправитель» следует включить в проект конвенции, ибо определение этого термина в существующем законодательстве государств не является соответствующим. Кроме того, представляется странным, что в Конвенции содержится определение лишь одной стороны договора, а статья 12 посвящена различным конкретным вопросам, касающимся ответственности грузоотправителя. Поэтому он поддерживает предложение Австрии, хотя и не обязательно в том виде, в котором оно сформулировано.

46. Что касается определения «перевозчик», он считает, что даже при внесении поправки в существующий текст путем добавления термина «по поручению которого» вероятность мошенничества не исчезает. Однако он не будет возражать против включения этого термина после слов «от имени которого».

47. Он не может согласиться с предложением представителя Греции относительно определения «перевозчик»; по существу оно уже включено в пункт 5 статьи 1.

Заседание закрывается в 18 час.

2-е заседание

Среда, 8 марта 1978 года, 10 час. 15 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.2

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.2, L.37, L.51)

Статья 1 (продолжение)

Пункт 1

1. Г-н МАТИАССИ (Центральное управление международных железнодорожных перевозок), напоминает, что была достигнута договоренность в отношении того, что делегации будут представлять в ходе заседаний поправки, которые они уже предста-

вили в письменном виде и которые были сгруппированы в документах A/CONF.89/7 и Add.1 и проанализированы в документе A/CONF.89/8. Однако международные организации не имеют такой возможности. Вот почему он обращает внимание представителей на текущую практику, в соответствии с которой предложения, сделанные международными организациями, должны принимать форму предложений представителей, с тем чтобы их все-таки можно было рассмотреть.

2. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что у него нет каких-либо трудностей в отношении принятия нынешнего текста пункта 1 статьи 1, поскольку это определение лишь позволяет дать в целях Конвенции описание того, что кроется за термином «перевозчик»; при этом здесь не рассматривается вопрос о том, было это лицо или нет уполномочено своим комитетом заключить договор перевозки. Действительно, в данном случае нет оснований рассматривать вопросы представительства.

3. Г-н ДУЭ (Франция) высказывается в пользу сохранения определения, предложенного Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), основывающегося на принципе, в соответствии с которым перевозчиком является лицо, заключающее договор перевозки. Здесь важно уточнить, какие две стороны являются участниками договора, в то время как предложение Греции (A/CONF.89/C.1/L.2) ведет к изъятию ссылки на грузоотправителя. Если делегация Франции и разделяет мысль о том, что грузоотправитель может быть также грузополучателем, то она в меньшей степени разделяет мнение о том, что договор перевозки, несмотря ни на что, заключается не с грузополучателем, а с грузоотправителем. Во-вторых, предложение Греции исключает элемент, который уже фигурирует в определении договора перевозки в пункте 5 первой статьи. В-третьих, оно не предусматривает случая, в котором договор перевозки заключается от имени перевозчика третьими лицами.

4. Что касается предложения Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.51), то оно изменяет обычные правила представительства. Конференции не следует вносить в Конвенцию дополнительное уточнение, обязывающее грузоотправителя установить, действительно ли перевозчик дал соответствующее разрешение своему представителю. Изъятие слов «от имени которого» приведет к изъятию важного элемента договора перевозки, а именно обязательства перевезти груз из одного пункта в другой. Компромиссное предложение Норвегии имеет то достоинство, что оно позволяет сохранить выражение «от имени которого» и одновременно согласуется с американским предложением, тогда как урегулирование проблем, связанных с заключением договоров с помощью агентов, целесообразно оставить за национальными законодательствами.

5. Г-н РАМИРЕС ИДАЛЬГО (Эквадор) одобряет первоначальный текст пункта 1, однако считает необходимым дать также определение «грузоотправителя».

6. Г-н КАСТРО (Мексика) поддерживает определение термина «перевозчик», предложенное ЮНСИТРАЛ. Если некоторые участники опасаются, что этот текст позволит осуществлять махинации, то пришло время подробно высказаться в отношении поправок, и, возможно, в этой связи Редакционный комитет сыграет определенную роль.

7. Г-н ИЗИН (Турция) высказывается в пользу сохранения настоящего текста пункта 1, однако считает, что было бы полезно дать определение термина «грузоотправитель».

8. Г-н ГОНДРА (Испания) одобряет в основном нынешнюю формулировку пункта 1. Однако он считает, что необходимо дать некоторые уточнения, с тем чтобы прояснить, среди прочего, проблему представительства, а именно условия, в которых заявления мандатария налагают обязательства на перевозчика. С первого взгляда решение, предложенное устно Норвегией в ходе предшествующего заседания, представляется удовлетворительным. Однако на деле оно не предусматривает различные формы отношений, которые могут существовать между лицом-представителем и лицом, которое представляют, а именно возможность утверждения a posteriori или презумпцию выдачи юридического разрешения. Поэтому, вероятно, было бы предпочтительным не затрагивать в Конвенции эти сложные вопросы представительства. Очевидно, можно было бы использовать менее точные юридические термины и сказать, что «"перевозчик„ означает любое лицо, которое само или через посредничество другого лица заключает договор перевозки».

9. Кроме того, представитель Испании разделяет мысль о том, что необходимо дать определение термина «грузоотправитель», причем такая необходимость обусловливается не только стремлением обеспечить юридическую сбалансированность, но и стремлением определить другую сторону договора, которая не всегда является грузоотправителем в обычном смысле этого слова, поскольку грузоотправитель может действовать по поручению грузополучателя.

10. Г-н НДАВУЛА (Уганда) высказывается за сохранение первоначальной формулировки этого пункта и считает излишним вводить в него положение о том, что перевозчик должен дать свое разрешение. Кроме того, он считает ненужным вводить определение термина «грузоотправитель».

11. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) подчеркивает, что Комитету следует внимательно рассмотреть статью 1, поскольку определения могут существенно повлиять на судьбу Конвенции, и напоминает о том, что в отличие от определений, принятых в тексте Гаагских правил, которые позволили во многих случаях уточнить ответственность перевозчика, нынешнее определение должно состоять из простого объяснения или описания важных элементов того, что формирует объект определе-

ния. В данном случае он поддерживает устное предложение Норвегии, сделанное на предшествовавшем заседании, в том плане, что формула «от имени которого», используемая отдельно, представляет собой опасность в той степени, в какой она может толковаться как означающая, что перевозчик автоматически несет ответственность с того момента, как его имя появляется в коносаменте. Однако он добавляет, что можно было бы также изъять слова «от имени которого и по поручению которого». Он поясняет в этой связи, что американские перевозчики, стремящиеся оградить себя от ложных коносаментов, выдвинули предложение, представленное американской делегацией. Что касается грузоотправителей, то, будучи в курсе проблем перевозчиков, они считают, что найденное решение не налагает на них новых условий, требующих своего выполнения, так как по крайней мере в Соединенных Штатах они могут возбуждать иск не только против перевозчика, но и против судна, и, кроме того, они могут также воспользоваться преимуществами, вытекающими из статьи 21 проекта конвенции.

12. Касаясь предложения Греции в отношении определения термина «грузоотправитель», представитель Соединенных Штатов Америки говорит, что в Конвенции, преследующей цель определения ответственности перевозчика в случае нанесения ущерба грузу, было бы опасным давать определение термина «грузоотправитель», и что, если не очень удобно упоминать его в пункте 1 без включения соответствующего определения, было бы предпочтительным изъять это упоминание.

13. Г-н МАКАНГУС (Канада) не убежден в необходимости определения термина «грузоотправитель», поскольку с момента принятия более 50 лет назад Гаагских правил отсутствие соответствующего определения ни разу не вызвало трудности на практике. Фактически представляется, что грузоотправителю труднее определить личность перевозчика, чем наоборот. Если будет принят документ, в соответствии с которым необходимо будет дать определение грузоотправителя, то, поскольку грузоотправитель и перевозчик не вступают в непосредственный контакт, вновь возникнет вопрос представительства, в то время как бóльшая часть ораторов признала — в случае с перевозчиком, — что необходимо избегать рассмотрения этого вопроса. Кроме того, всякое упоминание тех лиц, которые могут выступать в качестве грузоотправителя, может вызвать споры. Подобное определение могло бы также иметь пагубные последствия в случае перегрузки груза. Вот почему делегация Канады считает, что это предложение фактически лишь вносит дополнительные трудности и не решает практических проблем.

14. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) поддерживает текст пункта 1 в его настоящей формулировке. Вместе с тем делегация Нидерландов согласна с добавлением слов «по поручению которого» при условии сохранения слов «от имени которого», однако она считает, что Конвенция не должна затрагивать законодательства, касающегося представительства.

15. Что касается определения термина «грузоотправитель», то представляется затруднительным отыскать удовлетворительное определение. Австрия предлагает определение, которое содержит ссылку на перевозчика (см. A/CONF.89/7), которое используется в качестве отправного определения. Как пояснил представитель Канады, было бы опасным включить определение «грузоотправитель» в проект конвенции, поскольку это могло бы привести, в частности, к неблагоприятным последствиям, так как речь идет о включении определения грузоотправителя для установления его ответственности в соответствии со статьями 12 и 13.

16. Греция предлагает решить эту проблему, изъяв упоминание грузоотправителя в пункте 1, однако предложенная формулировка, как представляется, не проводит достаточно четкого различия между различными договаривающимися сторонами при осуществлении морской перевозки груза и не уточняет также, что договор, предусмотренный в первой статье, является последним в этой серии, в то время как существуют несколько последовательных договоров. В заключение делегация Нидерландов поддерживает текст в его настоящей формулировке.

17. Г-н КАНГ (Корея) поддерживает предложение о замене слов «от имени которого» словами «по поручению которого», поскольку может случиться, что сторона, имя которой упомянуто в договоре, не дала своего соответствующего разрешения.

18. Г-н ДИКСИТ (Индия) считает, что поправка Соединенных Штатов Америки не решает проблему, возникшую в связи с пунктом 1. Выражение «от имени которого» предполагает наличие соответствующего поручения. В том случае, когда договор заключается посредством махинаций, ответственность грузоотправителя по отношению к перевозчику определяется в соответствии с национальным уголовным законодательством. В действительности в области морских перевозок агенты или представители являются лицами, как правило, известными в их областях деятельности, и соответственно во избежание обмана достаточно предусмотреть в коносаменте положение, разрешающее выдачу коносамента соответствующим агентам. Кроме того, на практике агент столкнется с большими трудностями, если ему придется каждый раз обращаться за таким разрешением, особенно в развивающихся странах, где связь затруднена. Заключение договоров морской перевозки агентами является весьма распространенным явлением, и никто не занимается такой проверкой.

19. Несомненно, было бы целесообразно определить термин «грузоотправитель» в проекте конвенции при условии, что это определение будет четким. Фактически при отсутствии такого определения не исключается возможность различного толкования этого термина. Но еще лучше было бы сохранить

существующую формулировку термина «перевозчик» и предусмотреть в коносаменте положение, уточняющее, что лицо, заключающее договор от имени перевозчика, по всей вероятности, делает это с его разрешения.

20. Г-н КАЛБУССИ (Тунис) не считает полностью удовлетворительным существующий текст пункта 1, который должен быть рассмотрен в общем контексте проекта конвенции, предусматривающего новое распределение ответственности между сторонами, принимающими участие в операциях по перевозке. Однако к этим сторонам относится не только перевозчик и грузоотправитель, в частности ими могут быть уполномоченные, агенты или представители мореходных компаний, действия которых в одних странах регулируются, а в других не регулируются национальным законодательством. В связи с необходимостью учета интересов всех сторон, а также важностью этой Конвенции логично считать, что перевозчик несет обязательство по договору лишь в том случае, если последний был заключен уполномоченным им лицом, действовавшим от его имени и по его поручению.

21. Предложение Туниса (A/CONF.89/C.1/L.37), в котором делается попытка определить перевозчика как «любое лицо, по поручению которого с грузоотправителем был заключен договор морской перевозки груза», придает этому определению более точный смысл и в большей степени благоприятствует международной торговле; фактически речь может идти об общих полномочиях, на основании которых какое-либо лицо поручает другому лицу заключить договоры перевозки. Делегация Туниса считает, что во избежание двусмысленного толкования данного текста целесообразно дать определение в первой статье терминам «перевозчик» и «грузоотправитель», а также «груз» и «коносамент».

22. Г-н МЕГДЖИ (Объединенная Республика Танзания) поддерживает определение термина «перевозчик» в том виде, в каком оно представлено в существующем тексте. Поскольку слово «грузоотправитель» использовалось в определении, важно и его соответствующим образом определить. Оратор говорит, что грузоотправитель исторически рассматривался в качестве придатка в торговых погрузочных операциях. Он подчеркивает, что, поскольку слово «грузоотправитель» фигурирует в самых важных пунктах проекта текста, то весьма необходимо дать определение этому термину. Что касается предложения о добавлении слов «по поручению которого», то его делегация считает, что это лишь усложнит дело, поскольку потребуются дополнительные документы для удостоверения законности договора, а в этом, как представляется, нет необходимости.

23. Г-н ПОПОВ (Болгария) поддерживает содержащуюся в существующем тексте формулировку пункта 1. По его мнению, путем включения в проект определения термина «грузоотправитель» можно решить проблему агентов и представителей, число которых велико и к которым в разных странах применяются различные законодательные положения. Такое определение не приведет ни к чему. Делегация Болгарии считает, что было бы лучше вернуться к обсуждению практических аспектов данного вопроса и, как и делегация Канады, предпочитает не включать в проект определение термина «грузоотправитель».

24. Г-н ФАХИМ (Египет) выступает за сохранение текста пункта 1 в существующей формулировке.

25. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) уточняет позицию своей делегации, которая, проведя основательный анализ, предпочитает придерживаться существующего текста пункта 1 без изменений, т. е. без включения определения термина «грузоотправитель», но и без исключения термина «грузоотправитель». Таким образом, грузоотправителем является любое лицо, заключающее с перевозчиком договор морской перевозки грузов.

26. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) уточняет, что, строго говоря, его делегация не вносила предложение, а лишь предложила вариант компромисса, заключающийся в согласовании поправки, предложенной Соединенными Штатами (см. A/CONF.89/8, пункт 18), с существующей формулировкой пункта 1 с целью избежания некоторых неблагоприятных последствий, к которым могла бы привести эта поправка. Делегация Норвегии отдает предпочтение существующей формулировке пункта 1.

27. Кроме того, будет трудно разработать определение термина «грузоотправитель», поскольку оно должно позволить определить грузоотправителя, например, в целях статьи 14, где он определяется как лицо, которому выдается коносамент, в то время как в первой статье указывается, что грузоотправителем является лицо, с которым заключается договор перевозки. На практике речь может идти о двух различных лицах; поэтому целесообразно не давать определение термина «грузоотправитель».

28. Г-н ФУКС (Австрия) говорит, что его делегация предлагает дать определение термина «грузоотправитель» в первой статье (см. A/CONF.89/7), поскольку Гаагские правила критикуют именно за это упущение. Специалисты международного морского права различных стран определяют «грузоотправителя» как сторону договора перевозки, однако он может выполнить эти функции через посредничество агентов или представителей. Поэтому если в проект конвенции не будет включено определение термина «грузоотправитель», существует опасность принять агента или представителя за доверителя. Поэтому необходимо определить термин «грузоотправитель», что не вызовет каких-либо трудностей в связи со статьями 12 и 13; что же касается статьи 14 и пункта 1*d* статьи 15, то достаточно будет добавить слова «и его служащих и агентов».

29. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) считает, что в пункте 1 было бы предпочтительнее указать, что перевозчиком является любое лицо, «которое в соответствии с договором перевозки обязуется осу-

ществить морскую перевозку груза», как это предлагает сделать Греция (A/CONF.89/C.1/L.2).

30. Соединенные Штаты Америки совершенно правильно подчеркивают опасность, связанную с использованием существующего в тексте выражения «от имени которого». Предлагаемые Норвегией изменения также имеют свой недостаток, поскольку, как отметила Испания, они не предусматривают тех случаев, когда разрешение дается a posteriori. Таким образом, определение термина «перевозчик» обусловливает необходимость определения первой статьи термина «грузоотправитель», поскольку речь идет о двух сторонах договора, права, действие и ответственность которых будут определены в проекте ниже.

31. В заключение представитель Венесуэлы говорит, что в случае принятия первой статьи, по мнению делегации Венесуэлы, необходимо будет поручить редакционной группе доработать ее формулировку, с тем чтобы без задержки перейти к рассмотрению последующих статей.

32. Г-н АРГИРИАДИС (Греция) сообщает, что *делегация Греции снимает свое предложение*, поскольку большинство делегаций, очевидно, считает, что нет необходимости изменять текст пункта 1. Кроме того, если будет общепризнана необходимость определения термина «грузоотправитель», целесообразно будет поручить разработку этого определения Специальной рабочей группе.

33. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что остается предложение Соединенных Штатов Америки и предложение Австрии. Что касается первого предложения, то, насколько он может судить по выступлениям, большинство делегаций предпочитает сохранить существующий текст проекта. Что касается второго предложения, то многие делегации, очевидно, желают включить в проект определение термина «грузоотправитель». Таким образом, следует поставить этот вопрос на голосование, с тем чтобы в случае необходимости создать Специальную рабочую группу.

34. *Комитет постановляет 28 голосами против 27 при 4 воздержавшихся, что в принципе необходимо включить определение термина «грузоотправитель» в статью 1 проекта конвенции.*

35. Г-н АМОРОСО (Италия) уточняет, что он воздержался в ходе голосования, поскольку считает, что для голосования за включение этого определения необходимо знать, каково будет его содержание.

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что голосование проводилось лишь с целью установления в принципе необходимости включения определения термина «грузоотправитель». После того как Специальная рабочая группа разработает это определение, оно будет представлено на рассмотрение Комитета, который оставляет за собой право отклонить его.

37. Г-н ДИКСИТ (Индия) отмечает, что, по мнению делегации Индии, в данном случае речь идет о решении в принципе, а не о тексте определения, и что впоследствии это определение может быть отклонено. Таким образом, в данный момент необходимо учредить Специальную рабочую группу.

38. Г-н КАСТРО (Мексика) считает, что необходимо уточнить вопрос о том, будет ли поручено этой Специальной рабочей группе доработать формулировку статьи 1 или разработать определение термина «грузоотправитель».

39. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что как представитель страны римского права он возражает против определений, которые с точки зрения гражданского права являются опасными. Поэтому он склонен согласиться с определением термина «грузоотправитель» аналогично тому, как был определен термин «перевозчик», поскольку эти определения необходимы для коммерческих кругов и арбитров. Кроме того, по его мнению, было бы желательно заменить в пункте 1 слова «любое лицо, которым или от имени которого» словами «любое лицо, по поручению которого» или словами «любое лицо, *которым или по поручению которого*», или словами «любое лицо, которым или от имени и по поручению которого», с тем чтобы определение термина «перевозчик» охватывало агента.

40. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает включить в состав Специальной рабочей группы, которой поручено разработать новое определение термина «грузоотправитель», представителей делегаций следующих стран: Австрия, Индия, Мексика, Объединенная Республика Танзания, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик и Франция.

41. *Предложенный состав Специальной рабочей группы утверждается, однако по ее просьбе делегация Мексики заменяется делегацией Венесуэлы.*

42. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ считает, что на рассмотрение Специальной рабочей группы следует представить все тексты, с тем чтобы она могла усовершенствовать их формулировку, не внося изменений по существу. При отсутствии возражений он будет считать, что Комитет одобряет формулировку пункта 1 первой статьи проекта конвенции при условии, что она будет изучена Редакционным комитетом.

43. *Предложение принимается.*

Пункт 2

44. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегациям Ирака и Греции представить свои поправки, содержащиеся соответственно в документах A/CONF.89/C.1/L.73 и A/CONF.89/C.1/L.2.

45. Г-н ДЖОМАРД (Ирак) сообщает, что с целью уточнения смысла делегация Ирака предлагает включить в конце пункта 2 после слова «которому» слово «впоследствии».

46. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что данная проблема носит чисто редакционный характер.

47. Г-н СОТИРОПУЛОС (Греция) считает, что существующая формулировка пункта 2 недостаточно ясна. Фактически слова «которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, а также любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки» ничего не добавляют к содержанию данного пункта, и их лучше было бы опустить.

48. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ задает вопрос о том, не носит ли этот вопрос также редакционного характера.

49. Г-н БАЙЕРС (Австралия) также считает, что предложение Ирака носит редакционный характер. Что касается предложения Греции, то оно ограничивает определение термина «фактический перевозчик», а следовательно, и сферу действия статьи 10. Таким образом, это — поправка по существу, и поэтому он не может с ней согласиться.

50. Г-жа ЮЗОФ (Малайзия) присоединяется к замечаниям представителя Австралии.

51. Г-н ФУКС (Австрия) поддерживает предложение Ирака, но в отличие от представителя Греции считает, что последняя часть пункта 2 необходима в тех случаях, когда имеется много перевозчиков.

52. Г-н КАСТРО (Мексика) считает, что этот вопрос следует передать на рассмотрение Специальной рабочей группы.

53. Г-н СЕВОН (Финляндия) считает, что данное предложение не относится к числу предложений редакционного характера, и не соглашается с изменением, предложенным Грецией.

54. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) поддерживает предложение Ирака, но предлагает заменить союзное сочетание «а также» союзом «или» после слова «перевозки».

55. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) поддерживает предложение Греции.

56. Г-н ДУЭ (Франция) также считает, что последняя часть определения термина «фактический перевозчик» носит двусмысленный характер, поскольку из нее не ясно, кто поручает осуществить перевозку. Опасность заключается в том, что фактический перевозчик может назначить с этой целью другое лицо. Если термин «фактический перевозчик» означает любое лицо, которому перевозчик поручил полностью или частично перевозку груза, то было бы целесообразно опустить последнюю часть этой фразы, то есть слова «любое другое лицо, которому перевозчиком поручено такое осуществление перевозки».

57. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) также считает, что предложение Греции затрагивает вопрос по существу. Таким образом, формулировку пункта 2 необходимо одобрить, прежде чем передавать ее на рассмотрение Специальной рабочей группы.

Заседание закрывается в 13 час. 05 мин.

3-е заседание

Четверг, 9 марта 1978 года, 10 час. 15 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.3

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.2, L.16, L.37, L.54, L.75, L.86)**

Статья 1 (продолжение)

Пункт 2 (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ сообщает, что делегация Ирака выражает свое согласие с тем, что ее поправку следует рассматривать как вопрос редакционного характера и передать на рассмотрение Редакционного комитета. Остаются письменная поправка Греции (A/CONF.89/C.1/L.2) и две устные поправки, представленные Францией и Сьерра Леоне.

2. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что его делегация снимает свое предложение, с тем чтобы облегчить ход дискуссии. Тем не менее она по-прежнему считает, что необходимо улучшить формулировку пункта 2 путем уточнения в последней части, что осуществление перевозки грузов поручено фактическому перевозчику предшествующим фактическим перевозчиком. Поскольку данное предложение не касается существа вопроса, оно может быть передано Редакционному комитету.

3. Г-н АРГИРИАДИС (Греция) отмечает, что остается ряд трудностей даже в случае внесения в текст проекта конвенции поправок Ирака и Франции, так как существует возможность наличия нескольких фактических перевозчиков. Однако, если отсутствуют какие-либо проблемы, касающиеся различных положений проекта конвенции, делегация Греции не будет возражать против текста проекта, который будет изменен в соответствии с предложениями Ирака и Франции.

4. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) присоединяется целиком и полностью к предложению Франции и считает предложение Ирака оправданным. Редакционный комитет может выработать текст с учетом предложенных поправок.

5. Г-н КАСТРО (Мексика) отмечает, что может существовать множество видов фактических перевозчиков. Из предложенного текста не ясно, что в конечном счете перевозчик, который осуществляет часть перевозки груза, является фактическим перевозчиком, а также что в этом случае ответственность перевозчика по договору не должна исчезать. Перевозчиком по договору является лицо, которое может дать соответствующее указание фактическому перевозчику. Однако в случае наличия более чем одного фактического перевозчика любой из них может получать указания со стороны другого фактического перевозчика, и именно в этом заключается проблема.

6. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) считает, что определение фактического перевозчика следует толковать в свете статьи 10, в которой предусмотрена ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика. В статье 10 сформулированы два принципа. Первый принцип (статья 10, пункт 1) заключается в том, что перевозчик по договору несет ответственность за любую ошибку или оплошность, совершенную фактическим перевозчиком, т. е. независимо от количества фактических перевозчиков перевозчик по договору несет ответственность за перевозку груза, осуществляемую им. Второй принцип (статья 10, пункт 2) заключается в том, что каждый фактический перевозчик несет ответственность за ту часть перевозки, которую он осуществляет. Эти два положения решают проблему, поставленную определенными делегациями, поскольку перевозчик по договору несет ответственность за фактических перевозчиков, и каждый фактический перевозчик несет ответственность за осуществляемую им перевозку. С тем чтобы сделать возможным применение норм пункта 1 статьи 10, необходимо расширить определение, содержащееся в первой статье. Поэтому Норвегия одобряет текст в его нынешней редакции, однако считает, что Редакционный комитет мог бы внести большую ясность в текст с учетом предложения Франции.

7. Г-н ФУКС (Австрия) считает, что здесь речь идет о редакционной проблеме, и присоединяется к замечаниям представителя Норвегии.

8. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ констатирует, что Комитет намерен сохранить текст пункта 2 проекта конвенции. Этот текст следует передать на рассмотрение Редакционного комитета, который учтет поправки редакционного характера, предложенные Ираком, Францией и Сьерра Леоне.

Пункт 3

9. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что Комитету не представлено каких-либо предложений относительно пункта 3. В случае отсутствия возражений он будет считать, что Комитет намерен передать текст Редакционному Комитету.

10. *Предложение принимается.*

Пункт 4

11. Г-н СОТИРОПУЛОС (Греция), представляя поправку своей делегации, содержащуюся в документе A/CONF.89/C.1/L.2, отмечает, что перевозка живых животных возлагает на перевозчика особый риск (например, связанный с поведением животных, возможными болезнями, содержанием и т. д.), а также то, что перевозчик может столкнуться с трудностями при заключении страховки по разумной цене, которая не влечет за собой увеличение расходов, связанных с перевозкой. В пункте 5 статьи 5 Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) предусмотрела соответствующую оговорку, однако это положение является слишком сложным и создает слишком много спорных моментов при определении вопроса о действительном существовании в том или ином случае условий, предусматривающих освобождение перевозчика от ответственности. Поэтому делегация Греции предлагает исключить положение о перевозке живых грузов из сферы применения Конвенции. Если эта поправка не будет принята, можно предложить другое решение, а именно предусмотреть в статье 5 возможность договорного освобождения от ответственности перевозчика живых животных.

12. С другой стороны, делегация Греции поддерживает любую поправку, например, предложенную Японией (A/CONF.89/C.1/L.16), об исключении упаковки из определения термина «груз».

13. Г-н ТАНИКАВА (Япония), представляя поправку своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.16), подчеркивает, что упаковка, как правило, служит лишь для защиты груза, и повреждения, нанесенные упаковке, не должны рассматриваться как повреждения, нанесенные грузу, а поэтому следует исключить упаковку из определения термина «груз». С другой стороны, в определении должны быть конкретно предусмотрены контейнеры, поддоны или аналогичные виды грузовых единиц, которые предназначены для многократного использования.

14. Г-н КАЛЬУССИ (Тунис) отмечает, что его делегация представляет предложение (A/CONF.89/C.1/L.37), идентичное предложению делегации Японии, и по тем же самым причинам.

15. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) говорит, что в поправке его делегации (A/CONF.89/C.1/L.54), которая аналогична поправке делегации Японии, учитывается различие, существующее между грузом и упаковкой, которая обычно не имеет коммерческой стоимости и которой может быть нанесен ущерб без вытекающих отсюда последствий в отношении ответственности перевозчика.

16. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), ссылаясь на предложение

своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.75), подчеркивает необходимость уточнения того, что нормальный износ упаковки в ходе перевозки не должен вызывать возникновения ответственности для перевозчика.

17. Г-н ФОГЕЛЬ (Федеративная Республика Германии), представляя поправку своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.86), которая касается живых животных и упаковки, говорит, что в свете пояснений предложения об исключении понятия живых животных из определения термина «груз», он мог бы присоединиться к предложениям, внесенным с этой целью. Однако делегация Федеративной Республики Германии сохраняет свою поправку, которая содержится в предложении об исключении упоминания об упаковке из определения, предложенного в пункте 4.

18. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) считает, что предложение Греции представляет особое значение для торговых операций, совершаемых в сфере применения Конвенции, поскольку в нем предусмотрены случаи, когда коносаменты обычно не составляются. Однако в Соединенном Королевстве грузоотправители и судовладельцы пришли к согласию по вопросу о том, что новые нормы не должны распространяться на живых животных. Действительно, уход за живыми животными и их поведение связаны с определенными рисками; страховка ответственности перевозчика будет дорогостоящей; поскольку часто обязанность следить за животными возлагается на определенное лицо, нет необходимости возлагать ответственность за это на перевозчика; во время перевозки животные могут размножаться или гибнуть, и отсутствует какая-либо возможность дать гарантии в отношении количества или состояния животных в момент прибытия; наконец, существуют трудности в предоставлении доказательств относительно условий их гибели.

19. Г-н ГОРМАН (Ирландия) активно поддерживает предложение Греции, поскольку живые животные представляют в плане финансовых поступлений основную статью экспорта Ирландии. В пункте 5 статьи 5 учитывается особый характер торговли живыми животными, однако это положение является слишком сложным и недостаточно отражает сущность вопроса, поэтому было бы предпочтительно просто исключить живых животных из сферы применения Конвенции. Г-н Горман добавляет, что часто живые животные перевозятся на судах, построенных и используемых исключительно с этой целью, и что трудно совмещать перевозку живых животных с перевозкой других грузов.

20. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета высказать свои замечания в первую очередь по вопросу о включении живых животных в данное определение перед тем, как перейти к рассмотрению вопроса об упаковке.

21. Г-н МАСУД (Пакистан) отмечает, что если живые животные будут исключены из определения термина «груз», то текст будет соответствовать Гаагским правилам. Более того, пункт 5 статьи 5 учитывает озабоченность, высказанную делегациями — сторонниками этого решения, по вопросу об особых рисках, присущих перевозке живых животных.

22. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) считает, что живые животные должны быть охвачены определением термина «груз» таким образом, чтобы конвенция представляла собой шаг вперед по сравнению с Гаагскими правилами.

23. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) поддерживает нынешнюю формулировку определения термина «груз», поскольку пункт 5 статьи 5 учитывает озабоченность делегаций, высказавшихся за предложение Греции.

24. Г-н ДУЭ (Франция) разделяет мнение, согласно которому необходимо сохранить ссылку на живых животных в определении термина «груз», учитывая положения пункта 5 статьи 5. Это решение является предпочтительным, даже если придется изменить режим, установленный в пункте 5 статьи 5, с тем чтобы лучше учесть специфику такого рода перевозок.

25. Г-н БАЙЕРС (Австралия) поддерживает определение, данное в пункте 4, поскольку в пункте 5 статьи 5 устанавливается особый режим в отношении живых животных. Предложение Греции подразумевает, что перевозчик должен свободно принимать решения в отношении перевозки живых животных, однако в соответствии с условиями, которые он сам предъявил, а это означает, что такое предложение устанавливает режим отсутствия ответственности. Однако в Конвенции необходимо попытаться учесть реальное положение вещей, а не возвращаться к существовавшему ранее режиму.

26. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) предлагает сохранить существо первоначального текста пункта 4. Если специальное положение будет исключено из определения, то, по его мнению, впоследствии необходимо будет разработать специальный документ, касающийся их перевозки.

27. Г-жа ОЛОВО (Уганда) поддерживает нынешний текст пункта 4.

28. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) высказывается в пользу сохранения текста, разработанного ЮНСИТРАЛ. Он отмечает, что перевозка живых животных получила значительное развитие со времени принятия Гаагских правил, которые позволяли перевозчикам избегать всякой ответственности. Положения пункта 5 статьи 5 должны рассеять опасения делегаций, высказывающихся за исключение перевозки живых животных из сферы применения Конвенции.

29. Г-н МУЧУИ (Кения) говорит, что, поскольку с 1924 года перевозка живых животных получила широкое развитие, пришло время ее регламенти-

ровать. Единственным отличием между такого рода перевозкой и другими перевозками являются возникающие в этой связи особые риски, однако пункт 5 статьи 5 учитывает этот аспект проблемы. Если делегация Греции не может представить в поддержку своего предложения других аргументов, за исключением аргументов, касающихся рисков, то делегация Кении по-прежнему будет считать, что живые животные должны быть включены в определение.

30. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) говорит, что его делегация также высказывается за включение живых животных в определение, поскольку перевозчик пользуется достаточными гарантиями в соответствии с пунктом 5 статьи 5. Кроме того, в Конвенции необходимо установить режим, который отвечал бы в возможно большей степени сложившимся в настоящее время условиям и который должен быть согласован с режимом, определенным конвенциями по перевозке грузов автодорожным, речным и железнодорожным транспортом.

31. Г-н РАЙ (Аргентина) разделяет точку зрения, высказанную предшествовавшими ораторами, поскольку особые проблемы, возникающие в связи с перевозкой живых животных, регулируются пунктом 5 статьи 5, положения которого, если такая необходимость возникнет, можно, впрочем, улучшить.

32. Г-н ТАНИКАВА (Япония) также придерживается того мнения, что термин «груз» должен также охватывать живых животных при том условии, что положения пункта 5 статьи 5 не будут ни изменены, ни исключены.

33. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что делегация Австралии правильно отметила, что если живые животные будут исключены из определения груза, то сохранится режим отсутствия ответственности перевозчика: в настоящее время перевозка живых животных регулируется фактически условиями, предъявляемыми исключительно перевозчиком. Второй причиной, обосновывающей необходимость охвата Конвенцией перевозки живых животных, является то, что эти животные перевозятся на специально оборудованных судах и что на практике положение пункта 4 статьи 1 лишь будет стимулировать перевозчиков принимать все необходимые и возможные меры предосторожности. Таким образом, Сингапур высказывается за включение живых животных в определение термина «груз».

34. Г-н ГОРМАН (Ирландия) уточняет, что позиция делегации Ирландии по вопросу о живых животных диктуется не соображениями юридического порядка, а соображениями экономического порядка. Изменение нынешнего режима приведет к дополнительным издержкам у ирландских экспортеров живых животных. Ирландские судовладельцы не занимаются морской перевозкой живых животных. Таким образом, точка зрения, которой придерживается делегация Ирландии, является точкой зрения грузоотправителей.

35. Г-н ФАХИМ (Египет) говорит, что его делегация одобряет текст пункта 4 первой статьи в существующем виде.

36. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация, входившая в состав Рабочей группы, занимавшейся разработкой данного проекта, одобряет текст пункта 4 в существующей формулировке и желала бы изложить некоторые доводы в пользу его принятия. В целом торговля живыми животными ведется между развивающимися и развитыми странами, и данный товар поступает в основном из первых стран. Таким образом, экспортеры желали бы принять защитные меры, полностью сознавая, что это может привести к увеличению стоимости перевозки. Но при перевозке, например, лошади стоимостью 1 000 долларов грузоотправитель должен согласиться уплатить дополнительно два доллара, если он желает, чтобы был гарантирован уход за этой лошадью во время перевозки.

37. Г-н КЕЛЛЕР (Либерия) выступает за сохранение определения груза, содержащегося в пункте 4 первой статьи, учитывая положения пункта 5 статьи 5.

38. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) не возражает против включения перевозки живых животных в сферу действия Конвенции, но при том условии, что будет сохранен пункт 5 статьи 5, в котором определяются условия, позволяющие устанавливать ответственность перевозчика.

39. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, подытоживая прения, констатирует, что лишь три делегации возражают против включения живых животных в определение груза.

40. Что касается упаковки, то Япония (A/CONF. 89/C.1/L.16), Тунис (A/CONF.89/C.1/L.37), Болгария (A/CONF.89/C.1/L.54) и Германская Демократическая Республика (A/CONF.89/C.1/L.86) предлагают не включать ее в определение груза. СССР (A/CONF.89/C.1/L.75) предлагает редакционную поправку, цель которой заключается в уточнении определения термина «груз» таким образом, чтобы нельзя было предъявлять перевозчику рекламацию в случае порчи упаковки, которая в процессе перевозки подвергается естественному износу, и соответствующим образом изменить формулировку пункта 1 *b* статьи 15.

41. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что предложение его делегации можно непосредственно представить на рассмотрение Редакционного комитета.

42. Г-н ФУКС (Австрия) говорит, что упаковка сама по себе имеет стоимость и что чем выше коммерческая стоимость груза, тем больше она зависит от внешнего вида и упаковки. Кроме того, многие страны, не располагающие достаточными помещениями для хранения грузов, все в большей степени прибегают к использованию более совершенных упаковок, позволяющих им хранить груз под открытым небом. Таким образом, Австрия выступает за

сохранение существующей формулировки, которая включает упаковку.

43. Г-н АМОРОСО (Италия) не видит необходимости включения ссылки на упаковку в определение груза. По его мнению, следует провести различие между двумя видами упаковки: с одной стороны, упаковка, защищающая груз во время перевозки, а с другой стороны — коммерческая упаковка. Если защитная упаковка повреждена во время перевозки, но выполнила свою задачу, перевозчика нельзя считать ответственным за естественный износ. Что же касается коммерческой упаковки, то она является частью товара и должна быть доставлена потребителю вместе с этим товаром. Нет необходимости упоминать ее в определении груза, поскольку она является его составной частью. Существующее определение может вызвать путаницу, и поэтому желательно исключить ссылку на упаковку.

44. В тех случаях, когда, как было указано Австрией, упаковка имеет коммерческую ценность, грузоотправитель может включить в коносамент специальное положение о том, что в случае повреждения упаковки можно требовать возмещения убытков. Но упоминание ее в определении будет лишь способствовать возникновению споров.

45. И наконец, делегация Италии желала бы внести на рассмотрение Редакционного комитета четкое предложение, касающееся определения груза. По ее мнению, следовало бы указать, что «термин "груз" включает любое перевозимое имущество, включая живых животных».

46. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) не понимает, почему следует исключить ссылку на упаковку из определения термина «груз». Италия совершенно справедливо провела различие между двумя существующими видами упаковки, то есть упаковкой, используемой при перевозке, и упаковкой собственно товара. Но на практике такое различие трудно провести. Могут иметь место два случая. Во-первых, может быть поврежден доставленный груз и может быть повреждена также упаковка. В таком случае нужно будет заменить упаковку груза и оплатить затраты рабочей силы, которая потребуется для выполнения этой работы. Таким образом, перевозчик должен будет возместить расходы по замене упаковки и стоимость рабочей силы. Во-вторых, если упаковка повреждается в конце перевозки и предназначена для одноразового использования, грузополучатель не сможет требовать возмещения убытков. Делегация Нидерландов считает, что ссылка на упаковку в определении позволит избежать споров.

47. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что его делегация поддерживает внесенное СССР предложение (A/CONF.89/C.1/L.75) о внесении редакционных поправок: перевозчик не несет ответственности за естественный износ упаковки, которого он не может предотвратить. Это затрагивает общий принцип ответственности перевозчика, который касается не только упаковки, но и самого груза, включая груз, перевозимый без упаковки. Этот принцип предполагает, что перевозчик не несет ответственности за события, которые он был не в состоянии предотвратить, как указывается в пункте 1 статьи 5. Поэтому необходимо изучить вопрос повреждения груза в целом в связи с положениями пункта 1 статьи 5 и установить, являются ли эти положения достаточно четкими. Необходимо изучить вопрос естественного износа во всех случаях, а не только в отношении упаковки.

48. Делегация Норвегии разделяет также мнение делегации Нидерландов относительно возможного предъявления рекламации в тех случаях, когда упаковка повреждается в ходе перевозки и должна быть заменена; понесенные расходы могут быть возмещены на основании положений Гаагских правил. Поэтому настоящая Конвенция не должна исключать такую возможность. Размеры возмещения зависят от денежной стоимости упаковки и понесенного ущерба.

49. И наконец, делегация Норвегии отмечает, что если из определения груза, данного в настоящей Конвенции, исключается упаковка, это означает не то, что совершенно исключается возможность привлечения перевозчика к ответственности в случае повреждения, а лишь то, что рекламации грузоотправителя будут регулироваться национальным правом, а не Конвенцией. Поэтому отсутствие ссылки на упаковку в настоящей Конвенции приведет к следующему результату: ответственность перевозчика за нанесенный грузу ущерб будет регулироваться Конвенцией, в то время как его ответственность за повреждение упаковки будет регулироваться национальным правом.

Заседание закрывается в 11 час. 45 мин.

4-е заседание

Четверг, 9 марта 1978 года, 15 час. 05 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.4

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1,A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.2, L. 16, L.30, L.31, L.34, L.37, L.51, L.54, L.55, L.75, L.86)

Статья 1 (продолжение)

Пункт 4 (окончание)

1. Г-н ГОНДРА (Испания) говорит, что его делегация выступает за включение термина «упаковка» в текст Конвенции. Она не разделяет опасений других делегаций в отношении ответственности перевозчика, поскольку общий принцип ответственности, изложенный в пункте 1 статьи 5, соответствующим образом охватывает все различные случаи, которые могут возникнуть.

2. С одной стороны, если упаковка является «прочной» и поставляется грузоотправителем, перевозчик, естественно, будет нести ответственность за ущерб, причиненный ей. С другой стороны, если упаковка является «непрочной» и не имеет действительной стоимости, перевозчик не несет ответственности за любой ущерб, причиненный ей, поскольку грузоотправитель не несет убытков. И последнее, даже если упаковка является «непрочной», она может быть необходимой для обработки груза. Одним из примеров является сахар, который в случае повреждения упаковки потребуется упаковывать вторично, даже если сам он не будет поврежден. В этом случае перевозчик будет нести ответственность за связанные с этим расходы.

3. Его делегация считает, что исключение понятия «упаковки» из Конвенции может создать искусственные проблемы в том отношении, что будут существовать две различные нормы: одна для «груза», которая будет входить в сферу действия Конвенции, а другая — для «упаковки», которая будет регулироваться национальным правом.

4. Г-н САНЬЯОЛУ (Нигерия) говорит, что по причинам, приведенным другими делегациями, его делегация выступает за сохранение термина «упаковка» в определении «груза» в существующем тексте. Его включение не будет налагать строгой ответственности на перевозчика, поскольку в распоряжении перевозчика будет иметься возражение, основанное на нормальном износе и нормальной убыли. Его делегация считает, что пункт 1 статьи 5 также предоставляет перевозчику возможность для возражения в случае предъявления ему иска за ущерб, причиненный упаковке.

5. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), говоря сначала о том, несет ли перевозчик ответственность за нормальную убыль и нормальный износ упаковки с технической точки зрения и с точки зрения Конвенции, говорит, что, по его мнению, спорным вопросом является вопрос о том, представляет ли нормальный износ и нормальная убыль упаковки ущерб для груза в соответствии с пунктом 1 статьи 5. По мнению его делегации, это не так, исходя из понятия ответственности, определенного в этой статье. Многие грузы, например жидкости, подвержены обычной порче, что во многих правовых системах известно под названием «свойственный товару порок». В любом случае этот вопрос следует рассматривать в пункте 1 статьи 5.

6. Во-вторых, что касается предложения об исключении из Конвенции ответственности за ущерб, причиненный упаковке, он отмечает, что применяемые нормы Гаагских правил вызывают некоторую путаницу, поскольку они касаются исключительно груза. По мнению его делегации, было бы неправильным исключить ответственность за ущерб — помимо обычного износа и обычной убыли, — причиненный упаковке, подлежащей многократному использованию. Упаковка становится все более дорогостоящей и может причинять грузоотправителю не меньшие убытки, чем другие грузы. Поэтому его делегация считает, что следует сохранить ссылку на упаковку, содержащуюся в пункте 4.

7. Г-н МАЙТЛАНД (Либерия) говорит, что этот вопрос является чрезвычайно сложным. Одной из причин затруднений является формулировка этого положения, поскольку она позволяет требовать возмещения ущерба, причиненного упаковке, «если она предоставлена грузоотправителем». В прошлом в ходе дискуссий, на которых Либерия не была представлена, поднимался вопрос о том, может ли подлежать возмещению ущерб, причиненный упаковке, в соответствии с этой формулировкой. Другой проблемой, в связи с которой его делегация затруднялась определить свою позицию, является явная связь между включением упаковки в статью 1 и ограничением ответственности. Эта связь, несомненно, была предметом озабоченности секретариата Конференции Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, поскольку он рассмотрел этот вопрос в документе TD/B/C.4/ISL/19/Supp.2, в котором указывается, что включение упаковки только в том случае, «если она предоставляется грузоотправителем», имело бы последствия

для других статей, кроме статьи 6. Его делегация не понимает, почему вообще было включено это выражение. Другой вопрос, который он хотел бы задать, заключается в том, будет ли это определение включать грузы, упакованные в качестве багажа, которые не подпадают под Афинскую конвенцию 1974 года, касающуюся морской перевозки пассажиров и их багажа.

8. Г-н ПТАК (Польша) говорит, что, по мнению его делегации, не следует включать упаковку, и в особенности все виды упаковки, в определение «груза». Отождествление груза с его упаковкой противоречит существующей практике и предназначению упаковки как средства защиты груза от повреждения. В ходе погрузочно-разгрузочных операций и в ходе самой перевозки упаковка в некоторой степени подвержена повреждению, даже если условия хранения в трюме судна являются соответствующими, вследствие вибрации или естественного износа или естественной убыли, причиняемых крепежными приспособлениями.

9. Поскольку упаковка выбирается грузоотправителем и перевозчик не оказывает влияния на этот выбор, то именно грузоотправитель главным образом должен нести риск в связи с повреждением упаковки в ходе морской перевозки. В этом отношении его делегация разделяет мнение итальянской делегации о том, что следует проводить различия между транспортной упаковкой и коммерческой упаковкой. Отождествление груза с его упаковкой может вызвать трудности и явиться причиной споров, поскольку оговорки в коносаменте касаются самого груза. Согласно статьям 15 и 16 коносаменты будут являться документами, не подлежащими передаче, и возникает необходимость в новых судебных решениях и в новой торговой практике. Этого необходимо избегать, поскольку цель Конвенции должна заключаться в ограничении возможности возникновения споров, а не в расширении их.

10. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), говоря о том, что следует проводить четкое разграничение между упаковкой, предназначенной для защиты груза, и упаковкой, являющейся неотъемлемой частью его, отмечает, что, поскольку перевозчик устанавливает фрахт на основе веса грузов, включая упаковку, и занимаемого места на борту судна, существующий текст следует оставить без изменений. Что касается выраженных опасений в связи с тем, что обычный износ и обычная убыль будут истолкованы как ущерб, его делегация хотела бы указать, что во многих национальных правовых системах эти два понятия являются различными и что, следовательно, в соответствии с международным правом естественный ущерб и естественная убыль не будут считаться ущербом.

11. Г-н МУЧУИ (Кения) говорит, что его делегация выражает удивление по поводу того, что некоторые делегации испытывают трудности в связи с существующим текстом. Когда перевозчик принимает на себя обязательство о перевозке груза, он обязуется обеспечить должное обращение с ним и принимает на себя ответственность за любую утрату или повреждение, которые могут быть причинены грузу, когда груз находится в его ведении, и нет оснований не рассчитывать на то, что он будет обеспечивать соответствующее обращение с упаковкой груза и нести расходы, связанные с утратой или повреждением ее, в результате небрежности со своей стороны или со стороны своего агента. Он уверен в том, что представитель Сьерра Леоне развеял все сомнения, которые могут быть связаны с включением понятий естественного износа и убыли в концепцию убытков.

12. Что касается пункта 1 статьи 5, то в последней части данного пункта четко указывается, что перевозчик несет ответственность за обстоятельство, приведшее к потерям или повреждениям груза, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все разумно требуемые меры, чтобы избежать данного обстоятельства и его последствий. Разумеется, перевозчику будет нетрудно доказать то, что он принял такие меры. Представитель Польши совершенно справедливо отметил, что даже самые добросовестные перевозчики не могут предотвратить некоторую порчу упаковки во время погрузки и разгрузки. Делегация Кении решительно выступает за включение ссылки на упаковку в определение груза.

13. Г-н КОЭЛЬО (Гондурас) говорит, что его делегация согласна с соображениями, высказанными делегацией Австрии и поддержанными другими ораторами. Вопрос повреждения упаковки открывает возможность предъявления иска на основании презумпции повреждения грузов в портах, на таможенных складах или в тех местах, где меняется вид транспорта, со всеми вытекающими из этого последствиями. Его делегация согласна с делегацией Кении и других стран в том, что следует сохранить существующую формулировку текста.

14. Г-н КАЛБУССИ (Тунис) говорит, что, представляя свое предложение об исключении ссылки на упаковку из определения груза (A/CONF. 89/C.1/L.37), его делегация не имела в виду снять с перевозчика ответственность за упаковку. За повреждение упаковки, предназначенной для многократного использования, перевозчик, разумеется, должен нести такую же ответственность, как и за сам груз. Поэтому его делегация снимает свое предложение и выступает за сохранение существующего текста.

15. Г-н КАРО (Франция) говорит, что его делегация решительно выступает за сохранение существующего определения, поскольку часто упаковка имеет определенную стоимость и может неоднократно использоваться. Нет необходимости проводить слишком тонкое различие между коммерческой упаковкой и упаковкой, предназначенной исключительно для перевозки груза, как это предложил сделать представитель Италии, поскольку в настоящее время коммерческая упаковка часто используется в целях перевозки, и в случае ее повреждения коммерческая стоимость товара также снижается. Предложение делегации Германской Демократической Республики о проведении различия между упаковкой,

принадлежащей грузоотправителю, и упаковкой, принадлежащей перевозчику, вызовет дополнительные сложности, поскольку ясно, что в случае повреждения упаковки, принадлежащей перевозчику, он не станет предъявлять себе иска. Он согласен с делегацией СССР в том, что необходимо провести различие между естественным износом и убылью и повреждениями, нанесенными в ходе перевозки.

16. По мнению его делегации, груз и упаковка представляют собой неразделимое целое, тем более что в соответствии с новой Конвенцией пределы ответственности вычисляются на основе «грузовых мест» или других «единиц отгрузки».

17. Г-н АЛЬ-АЛАВИ (Оман) говорит, что, по мнению его делегации, идея проведения различия между упаковкой, предназначенной для защиты груза, и упаковкой, являющейся неотъемлемой частью товара, заслуживает внимания, но опасается, что она вызовет многочисленные практические трудности. Эту проблему нельзя решать путем исключения термина «упаковка». Упаковка приобретает все большее значение в международной торговле, поскольку вторичная упаковка товара связана с дополнительными расходами. Поэтому его делегация выступает за сохранение существующего текста и за рассмотрение вопроса о компенсации в связи с пунктом 1 статьи 5, согласно которому перевозчик может избежать ответственности, доказав, что он, его служащие или агенты приняли разумные меры с целью избежать обстоятельств, ведущих к потерям или повреждениям.

18. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что его делегация согласна с делегациями Норвегии и Советского Союза в том, что пункт 4 следует сохранить в существующей формулировке.

19. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) отмечает, что стоимость упаковки обычно отличается от стоимости самого груза и не должна рассматриваться так, как рассматривается сам груз. Кроме того, в статье 6 содержится положение об исчислении компенсации на основе веса брутто или единицы отгрузки в зависимости от того, какая сумма больше.

20. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) соглашается с делегациями Франции и Норвегии в том, что следует сохранить существующую формулировку текста.

21. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ высказывает мнение, что, поскольку, очевидно, имеется общее согласие относительно сохранения текста пункта 4 статьи 1 в существующей формулировке, его следует передать на рассмотрение Редакционного комитета, который учтет замечания, высказанные делегацией СССР в документе A/CONF.89/C.1/L.75.

22. Г-н КАСТРО (Мексика) отмечает, что в связи с тем, что данный пункт был принят большинством членов Комитета, Редакционный комитет будет вправе рассмотреть вопрос лишь о том, требует ли он какой-либо стилистической правки. Однако из слов Председателя следует, что данное положение должно быть пересмотрено с учетом предложения СССР, которое выходит за рамки концепции определений и, как представляется, в большей степени касается статьи 5. Он предлагает рассмотреть данное предложение тогда, когда Комитет приступит к обсуждению статьи 5.

23. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что, учитывая пояснения, данные рядом делегаций, разделяющих мнение его собственной делегации, он не будет настаивать на внесении редакционных поправок в пункт 4. Поэтому предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.75, можно рассмотреть в связи с пунктом 1 статьи 5.

24. Г-н ПОПОВ (Болгария) говорит, что он желает обратить внимание на те трудности, которые, вероятно, возникнут в будущем, если в определение груза будет включена ссылка на упаковку. Заявления по данному вопросу еще раз подтверждают наличие разных подходов, отражающих различные интересы.

25. В данной Конвенции будут рассмотрены коносаменты, касающиеся морской перевозки грузов. Обычно осуществляется перевозка генерального груза, который должен отвечать ряду установленных технических норм. Кроме того, рассматривая дело о повреждении или утрате груза, суды исходят из того, что существуют определенные нормы, на основании которых и рассматривается конкретное дело об утрате или повреждении. Что касается генерального груза, то нормы, применяемые к его конкретным видам, общеизвестны. Этого нельзя сказать об упаковке, поскольку при перевозке одного и того же груза могут использоваться различные виды упаковки. Каких-либо установившихся норм или судебной практики в этом отношении не существует.

26. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что в соответствии с правилами процедуры Комитет не может передавать на рассмотрение Редакционного комитета те вопросы, по которым высказываются противоречивые мнения. Поэтому он просит Председателя принять четкое решение в отношении пункта 4. Что касается его делегации, то вопрос износа и убыли, по ее мнению, не относится к определению термина «груз», и если его все же необходимо рассмотреть, то это целесообразнее сделать в контексте статьи 5.

27. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ вновь подтверждает, что текст пункта 4 статьи 1 в его нынешней редакции сохраняется и будет передан Редакционному комитету.

Пункт 5

28. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что цель поправки к пункту 5, которая была представлена его делегацией (A/CONF.89/C.1/L.31), состояла в том, чтобы учесть такую ситуацию, когда морская перевозка грузов является частью договора о смешанной перевозке. Когда Конвенция вступит в

силу, Гаагские правила не будут более применяться по отношению к такому договору. Соответствующим способом решения создаваемой таким образом проблемы явится разработка положений Конвенции, применимых к морской перевозке, и лишь только к морской перевозке, в ходе операции по смешанной перевозке грузов. Если это не будет сделано, будет отсутствовать международное право, предусматривающее такой случай, до тех пор, пока не будет заключена Конвенция о международных смешанных перевозках, и любая сторона будет иметь возможность исключить любую форму ответственности. Оратор с удовлетворением отмечает, что предложения, представленные Соединенными Штатами Америки (A/CONF. 89/C.1/L.51) и Соединенным Королевством (A/CONF. 89/C.1/L. 34), имеют направленность, аналогичную его собственному ходу рассуждений.

29. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что проблема, поднятая в связи с пунктом 5, носит редакционный, а не существенный характер. Он напомнил, что статья 4 проекта Конвенции относительно срока ответственности была подготовлена задолго до разработки определений статьи 1; безусловно, в намерение тех, кто разрабатывал эти определения, не входило нарушение важной работы, проделанной по статье 4. Тем не менее это так, и, как было указано двумя международными экспертами в области морского права, на основе определения пункта 5 статьи 1 перевозчики могут весьма легко устранить из сферы применения Конвенции случай, когда груз был принят где-либо за пределами района порта или коносамент был выдан в каком-либо месте, расположенном внутри страны.

30. Принцип, изложенный в статье 4, сохраняет свою силу, и определение договора перевозки следует изменить. Он предлагает, что в качестве первого шага он мог бы попытаться разработать совместно с представителями Австралии и Соединенного Королевства формулировку, которая могла бы быть в дальнейшем передана в Редакционный комитет.

31. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что поправка его делегации к пункту 5 (A/CONF. 89/C.1/L.34) отчасти предназначена для решения тех трудностей, которые охарактеризованы представителями Соединенных Штатов Америки и Австралии, однако цель ее заключается также в том, чтобы предусмотреть тот случай, когда перевозчик дал согласие лишь на перевозку груза морем, однако не взял на себя обязательства по перевозке самого груза. Однако это не затрагивает существа вопроса. Он поддерживает предложение Соединенных Штатов о проведении неофициальных консультаций для рассмотрения проблем, возникших в связи с пунктом 5.

32. Г-н ФУКС (Австрия) и г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) также поддерживают это предложение.

33. Г-н КАЛБУССИ (Тунис) говорит, что поправка, представленная его делегацией (A/CONF. 89/C.1/L. 37), предназначена для того, чтобы учесть ситуацию, при которой морская перевозка является лишь частью операции, включающей другие виды перевозки. Этот вопрос можно оставить на рассмотрение Редакционного комитета.

34. Г-н СЕВОН (Финляндия) говорит, что в случае включения в Конвенцию положения, аналогичного тому, которое предложено делегациями Австралии и Соединенных Штатов Америки, будет затруднена работа составителей любой будущей конвенции по смешанной перевозке, и в конечном результате будет наблюдаться коллизия правовых документов. Более того, данное предложение затронет Конвенцию в целом, так как не только положение об ответственности, но также и те положения, которые касаются сроков, юрисдикции и т. д., будут применяться к части договора о смешанной перевозке грузов. Оратор не знает, как такое соглашение будет действовать на практике. Предложение Соединенного Королевства также сопряжено с трудностями. Положение о том, что груз «будет» перевозиться, может, в соответствии с континентальным правом, толковаться как включающее многие функции экспедиционных агенств. В свете этих соображений он пришел к выводу о том, что следует сохранить текст в его нынешней редакции.

35. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) выражает свое согласие с представителем Финляндии относительно того, что предложения, касающиеся пункта 5 статьи 1, скорее создадут проблемы, нежели решат их. Предложение Соединенного Королевства оратор толкует как означающее то, что нормы проекта конвенции будут применяться ко всем договорам о смешанных перевозках, тогда как цель Конвенции, по его мнению, заключается в том, чтобы решать вопросы, связанные лишь с морской перевозкой грузов. Поэтому он высказывается за сохранение текста в существующем виде.

36. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) поддерживает замечание представителя Финляндии относительно предложения Соединенного Королевства. Эта и другие предложенные поправки влекут за собой возникновение ряда проблем, одна из которых, касающаяся статьи 4, где говорится о сроке ответственности, легче всего поддается решению; однако все вопросы, которые возникают в связи с этими предложениями, носят весьма технический характер и поэтому требуют дальнейшего рассмотрения. Он предлагает создать небольшую группу, с тем чтобы попытаться найти решение с учетом того факта, что, прежде чем появится возможность разработки Конвенции о смешанных перевозках, потребуется определенное время.

37. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что применение проекта конвенции к морской перевозке в ходе операций по смешанной перевозке грузов не следует предусматривать в рамках статьи, находящейся на рассмотрении. В целом применение Конвенции к

смешанным перевозкам может затруднить подготовку будущей Конвенции, охватывающей такую перевозку, и Конференция не должна наносить ущерб этому вопросу. Он указал, что вопрос смешанных перевозок следует изучать в связи с проектом положений относительно выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений (A/CONF.89/6). Поэтому он поддерживает предложение о сохранении существующего текста пункта 5. Однако он не может согласиться с предложением Норвегии относительно создания небольшой специальной группы.

38. Г-н МАЛЕЛА (Заир) заявляет о своем согласии с тем, чтобы оставить текст пункта 5 статьи 1 в том виде, в котором он сформулирован, ибо любое изменение формулировки повлечет за собой возникновение новых проблем.

39. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что хотя он не возражает против предложения отложить обсуждение пункта 5 до подготовки совместной поправки представителями Австралии, Соединенных Штатов Америки и Соединенного Королевства, однако заявляет о своем желании указать, что проблемы, на которые ссылались эти представители, не являются трудностями, связанными с определением термина «договор перевозки»», а относится к вопросам, включающим сферу применения Конвенции. Поскольку сфера применения Гаагских правил была ограничена договорами, которые охватывались коносаментами, было внесено предложение, чтобы нынешняя Конвенция охватывала все договоры морской перевозки грузов. Однако он считает, что некоторые внесенные предложения касаются вопросов, выходящих за рамки такой перевозки. Вопрос о применении Конвенции в целом следует изучить, и он считает, что должна быть создана Рабочая группа для тщательного изучения этого вопроса.

40. Г-н ГОНДРА (Испания) говорит, что он также приветствует создание такой группы, которая займется рассмотрением трех вопросов: материальной сферой применения Конвенции и вопросом распространения ее на морской участок операций смешанной перевозки; вопросом о дополнительной перевозке внутренними водными путями и вопросом о том, должен ли порт включать прилежащий район.

41. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что определение договора перевозки, приведенное в пункте 5, может означать, что при отсутствии международных правил, регулирующих смешанную перевозку, могут возникнуть проблемы, в отношении которых подготавливаемая в настоящее время Конвенция не может быть применена в связи с тем, что соответствующая морская перевозка не будет осуществлена из одного порта в другой. Необходимо избежать такой возможности, при которой Конвенция не может быть применена к некоторым видам перевозки груза морем; поэтому можно приветствовать предложение о подготовке объединенного текста на основе рабочих документов, представленных Австралией, Соединенным Королевством и Соединенными Штатами Америки, при условии, что эта задача будет выполнена быстро.

42. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что, по мнению его делегации, пункт 5 в его настоящей формулировке должным образом определяет договор перевозки. Вопрос о возможных лазейках в сфере применения Конвенции по отношению к некоторым случаям смешанной перевозки, безусловно, можно было бы рассмотреть позднее в ходе рассмотрения статьи 25 и проекта заключительных статей.

43. Г-н КАСИЧ (Югославия) говорит, что его делегация приветствует предлагаемое создание Рабочей группы с целью разработки унифицированного текста пункта 5. Для ускорения работы и повышения эффективности в области редактирования Рабочая группа должна включать представителя каждого из языков Конференции.

44. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что важно обеспечить, чтобы Конвенция охватывала все морские участки операций смешанной перевозки. Вопрос о взаимосвязи Конвенции с другими документами мог бы быть рассмотрен позднее предлагаемой Рабочей группой, в работе которой его делегация будет рада принять участие.

45. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) говорит, что, по его мнению, эту проблему нельзя будет разрешить в связи с разработкой проекта заключительных статей, которые в любом случае не обеспечат желаемого масштаба применимости до тех пор, пока не войдет в силу Конвенция о смешанной перевозке. В целях ускорения работы Комитета его делегация поддерживает предложение о том, чтобы три делегации, желающие исправить пункт 5, собрались на неофициальной основе с целью разработки унифицированного текста; однако, если Комитет найдет этот текст неудовлетворительным, необходимо будет создать Рабочую группу для рассмотрения соответствующей формулировки.

46. Определение договора перевозки не должно противоречить не только положениям, относящимся к смешанной перевозке грузов, но и положениям, касающимся дорожной перевозки груза, например содержащимся в Конвенции о договоре о международной дорожной перевозке груза. Следовательно, Комитет должен проявить большую осторожность при рассмотрении любой формулировки, которая расширяла бы сферу применения рассматриваемой в настоящее время Конвенции.

47. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация намеревается поступить так, как предлагает представитель Швеции.

48. Г-н ПОПОВ (Болгария) поддерживает предложение, сделанное представителем Советского Союза.

49. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) разделяет мнение представителя Мексики в отношении того, что Конвенция относится исключительно к перевозке груза морем и что необходимо избегать любого расши-

рения сферы ее применения. Его делегация поддерживает пункт 5 в его настоящей формулировке.

50. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что его делегация не рассматривает три предложенные поправки как направленные на расширение сферы применения Конвенции. Их цель состоит в том, чтобы распространить действие Конвенции на морскую часть перевозок груза, некоторые из которых могут быть не охвачены Конвенцией в том случае, если, например, будет дано слишком узкое определение слову «порт». Его делегация считает, что данный вопрос необходимо рассмотреть в соответствии с предложением представителя Швеции.

51. Г-н КАЛБУССИ (Тунис) говорит, что Комитет должен учитывать, каким образом рассматриваемые в настоящее время определения отразятся на других статьях, в особенности на статье 4.

52. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что если нет возражений, то он будет считать, что Комитет постановил отложить дальнейшее рассмотрение пункта 5 до первой половины дня ближайшего понедельника: к этому времени авторы предлагаемых поправок сумеют представить совместный текст.

53. *Предложение принимается.*

Пункт 6

54. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что поправка его делегации к пункту 6 статьи 1 (A/CONF.89/C.1/L.34) носит редакционный характер и, по его мнению, может быть передана Редакционному комитету.

55. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), представляя поправку Соединенных Штатов Америки к пункту 6 (A/CONF.89/C.1/L.51), говорит, что это предложение направлено на расширение определения «коносамент». Однако в настоящее время его делегация считает, что вопросы, затронутые этим предложением, можно было бы обсудить в ходе рассмотрения соответствующих частей проекта конвенции, а не в ходе рассмотрения основных определений, поэтому он снимает свою поправку к пункту 6.

56. Текст, предложенный Соединенным Королевством, вероятно, может означать, что другие документы — например, складские или доковые расписки — могут свидетельствовать о передаче груза перевозчиком. Возможно, Редакционный комитет учтет этот момент.

57. Г-н СЕВОН (Финляндия), которого поддержал г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии), говорит, что, по его мнению, изъятие, предлагаемое Соединенным Королевством, представляет собой вопрос по существу, а не просто вопрос редакционного характера, и оно вызовет затруднения у ряда делегаций.

58. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что предложение его делегации не преследовало цель затронуть по существу текст пункта 6. Поскольку в конечном счете это предложение вызвало трудности у ряда делегаций, его делегация снимает это предложение.

Пункт 7

59. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) говорит, что предложение его делегации (A/CONF.89/C.1/L.55) в отношении изъятия из пункта 7 слова «телеграмму» основывается на том, что телеграммы могут быть легко посланы неуполномоченными или неизвестными лицами.

60. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что предлагаемое изъятие вызовет у его делегации трудности. В определении необходимо сохранить слово «телеграмму» и добавить к нему слово «каблограмму».

61. Г-н ФУКС (Австрия) говорит, что его делегации также трудно согласиться с изъятием слова «телеграмму». Необходимо не ограничивать средства связи; связь по телексу иногда нарушается, а телеграмма в этих случаях представляет собой единственное средство отправки сообщения. Возможно, Комитет сможет рассмотреть соответствующее положение, например положение, аналогичное содержащемуся в швейцарском гражданском праве, в соответствии с которым телеграммы рассматриваются как письменные доказательства в том случае, если они получены на почте от должным образом идентифицированного отправителя.

62. Г-н ИЗИН (Турция) отмечает, что французский текст содержит слова «télégraphe ou télex», а английский текст содержит формулировку «telegram and telex». Необходимо обратиться с просьбой к Редакционному комитету заменить слово «and» на слово «or» в тексте на английском языке.

63. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) согласен с тем, что изъятие слова «телеграмму» может затруднить связь.

64. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что если нет возражений, то он будет считать, что Комитет постановил принять пункт 7 статьи 1 в его настоящей формулировке при условии рассмотрения Редакционным комитетом возможности добавления слова «каблограмму» и замены слова «и» на слово «или» в текстах на всех языках.

65. *Предложение принимается.*

Заседание закрывается в 18 час. 05 мин.

5-е заседание

Пятница, 10 марта 1978 года, 10 час. 20 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF. 89/C.1/SR.5

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.35, L.37, L.38, L.52, L.53, L.77, L.96)

Статья 1 (продолжение)

Новые пункты, предложенные для включения

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, констатируя, что работа Комиссии проходит с запозданием, предлагает делегациям быть как можно более краткими в своих выступлениях и выдвигать сжатые аргументы, с тем чтобы выиграть время.

2. Он обращает внимание Комитета на предложения, касающиеся добавления новых пунктов к статье 1, содержащихся в документе A/CONF. 89/C. 1/L.37, представленном Тунисом, в документе A/CONF. 89/C.1/L.53, представленном Австрией, и документе A/CONF. 89/C.1/L.77, представленном Соединенным Королевством. Однако, учитывая то, что первые два предложения касаются определения термина «грузоотправитель» и что этот вопрос был изучен Специальной рабочей группой, которая представила предложение (A/CONF. 89/C.1/L.96), Председатель предлагает Комитету рассмотреть предложение Соединенного Королевства.

3. Г-н КАЛБУССИ (Тунис) и г-н ФУКС (Австрия) выражают согласие с предложением Председателя.

4. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство), внося на обсуждение свое предложение, разъясняет, что важно уточнить, что согласно Конвенции термин «порт» не только означает понятие, которое ему обычно придается в международном праве, но относится также к любому месту, в котором происходит погрузка или выгрузка груза.

5. Г-н ФУКС (Австрия) отмечает, что предложение Австрии преследует ту же цель, что и предложение Соединенного Королевства. В многочисленных статьях и пунктах проекта конвенции, в частности в пункте 1 статьи 2, в пунктах 1 и 2 статьи 4, в пункте 2 статьи 5, в пункте 1 статьи 15 и в пункте 1 статьи 21, упоминается о порте погрузки и порте разгрузки, и по крайней мере в трех первых статьях необходимо уточнить смысл этого выражения, поскольку оно определяет продолжительность ответственности перевозчика и основания такой ответственности. В целом порт является местом пересечения различных видов транспорта либо в начальном, либо в конечном пункте морской перевозки, который оборудован всеми необходимыми техническими приспособлениями. Однако, учитывая развитие новых видов перевозок (контейнеры, трейлерные суда, система «lash»; баржевозы и специализированные перевозочные средства), это определение следует пересмотреть. Фактически все эти новые средства перевозок требуют достаточного места и специального оборудования в конечных и начальных пунктах перевозки. Кроме того, существуют погрузочные устройства, которые не являются портами в обычном смысле этого слова, но через которые проходит значительный объем грузов, перевозимых морем. Поэтому для того, чтобы избежать ненужного ограничения сферы применения Конвенции, следует придать термину «порт» как можно более широкий смысл.

6. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ спрашивает представителя Австрии, согласен ли он на то, чтобы в целях экономии времени его предложение рассматривалось совместно с предложением Соединенного Королевства.

7. Г-н ФУКС (Австрия) дает свое согласие.

8. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) отмечает, что предложение Соединенного Королевства тесно связано с пунктом 1 статьи 4, в отношении которого Германская Демократическая Республика представила предложение (A/CONF. 89/C.1/L.88). Вследствие этого она предлагает отложить рассмотрение предложения Соединенного Королевства до того, пока Комитет не начнет рассматривать пункт 1 статьи 4. Представитель Германской Демократической Республики не может согласиться с существом этого предложения, которое привело бы к введению в Конвенцию нормы «от погрузки до разгрузки», в то время как необходимо подчеркнуть, что ответственность перевозчика начинается в момент принятия им груза, а не в момент погрузки груза на судно в порту погрузки или в районе порта.

9. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ спрашивает представителя Соединенного Королевства, согласен ли он на то, чтобы рассмотрение его предложения было отложено до рассмотрения Комитетом статьи 4.

10. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) выражает согласие с тем, чтобы отложить рассмотрение его предложения по просьбе представителя Германской Демократической Республики, тем более что определение, предложенное Соединенным Королевством, касается также пункта 5 статьи 1,

который необходимо пересмотреть. Следует разработать формулу, которая была бы применимой для статьи 4 и для всех других статей проекта конвенции, в которых упоминается о портах.

11. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета перейти к рассмотрению документа A/CONF.89/C.1/L.96, содержащего определение грузоотправителя, разработанное Специальной рабочей группой.

12. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что если согласно определению, представленному Специальной рабочей группой, «грузоотправитель» означает любое лицо, которым или от имени которого с перевозчиком был заключен договор морской перевозки груза, то несомненно, что некоторые обязательства, налагаемые на грузоотправителя в соответствии с Конвенцией, применяются к этому лицу, в частности статья 12 и пункты 2 и 3 статьи 13. Однако существуют другие нормы проекта конвенции, которые применяются к грузоотправителю, но не могут касаться лица, заключившего договор с перевозчиком. Таким положением, например, является пункт 1 статьи 13, налагающий на грузоотправителя обязательство маркировать или обозначать соответствующим образом опасные грузы. Существуют также некоторые виды продажи, например, продажа на условиях фоб или франко-завод, когда договор с перевозчиком заключается от имени покупателя, в то время как груз доставляется перевозчику продавцом. Вследствие этого, если будет принято определение, предложенное Рабочей группой, то необходимо будет изменить пункт 1 статьи 13. Кроме того, с тем чтобы охватить договоры продажи на условиях фоб или франко-завод в статье 14 необходимо указать, что не покупатель, а лицо, доставляющее груз, имеет право требовать от перевозчика выдачи ему коносамента с целью установления закупочной цены. Короче говоря, не следует упускать из виду, что термин «грузоотправитель» может означать различных лиц. Это вытекает, прежде всего, из пункта 1 статьи 1, в котором речь идет о заключении договора с грузоотправителем вообще (а не с каким-либо конкретным грузоотправителем); речь идет, так сказать, о клиенте перевозчика; кроме того, в пункте 6, где речь идет о коносаменте, не упоминается термин «грузоотправитель», а говорится лишь о лице, принимающем поставку груза.

13. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) выражает согласие с замечаниями представителя Норвегии и, кроме того, отмечает, что определение, предложенное Рабочей группой повторяет в измененной формулировке определение, содержащееся в пункте 1 статьи 1, и, следовательно, является излишним.

14. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) присоединяется к замечаниям представителя Норвегии и Нидерландов и подчеркивает, кроме того, что предложение, сформулированное Рабочей группой, содержит выражение «которым или от имени которого» и затрагивает вопрос по существу — вопрос об агентах, — который нецелесообразно рассматривать в данном определении.

15. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что не понимает, почему некоторые делегации ненужно усложняют этот вопрос. Грузоотправитель несет ответственность за перевозку груза независимо от того, является ли он покупателем. Обязательства и обязанности, налагаемые на грузоотправителя, например в отношении упаковки и т. д., соответствующим образом определены и отличаются от обязательств, налагаемых на покупателя. Учитывая это, г-н Диксит не видит каких-либо причин, по которым нельзя принять проект определения, предложенный Рабочей группой.

16. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) также поддерживает проект определения, представленный Рабочей группой. Он считает малоубедительным аргумент, выдвинутый на девятой сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, согласно которому определение грузоотправителя может вызвать затруднения в отношении того, кто заключил договор перевозки: покупатель или грузополучатель. Фактически, не требуется знать, кто в действительности осуществляет операцию погрузки груза на борт судна; важно знать, кто обязан предоставить груз в распоряжение перевозки. С юридической точки зрения этим лицом является грузоотправитель, поскольку он заключил договор с перевозчиком. Представитель Болгарии считает, что определение, предложенное Редакционной группой, вполне соответствует пункту 1 статьи 1, в котором важным элементом является грузоотправитель.

17. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что хотя первоначально делегация Мексики была против принятия определения грузоотправителя, поскольку в настоящее время необходимо раз и навсегда уточнить отношения, которые должны существовать между сторонами, она считает вполне приемлемым определение, предложенное Рабочей группой.

18. Г-н ФУКС (Австрия) говорит, что теперь, когда он выслушал аргументы представителя Норвегии, он еще более уверен в необходимости определения термина «грузоотправитель». Некоторые обязательства грузоотправителя предусматриваются в статьях 14 и 15. Согласно пункту 1 статьи 14 грузоотправитель имеет право потребовать от перевозчика выдачи коносамента, а согласно пункту 1 статьи 15 в коносаменте должно быть указано наименование грузоотправителя. Кем бы ни было лицо, которое обращается с требованием о выдаче коносамента, или лицо, назначенное в качестве грузоотправителя, это лицо, которое часто не является грузоотправителем, действует от его имени, и, если оно подпадает под определение грузоотправителя, нет необходимости в том, чтобы уточнять отношения, существующие между этим лицом и грузоотправителем. Однако нет сомнения в том, что он должен их иметь, так как из этих отношений вытекает право требовать выдачи коносамента или указать свое наименование грузоотправителя в коносаменте. Основные обязательства и права всегда вытекают из договора перевозки, и грузо-

отправителем считается то лицо, которое заключило договор с перевозчиком. Эти уточнения позволяют решить на практике проблемы, касающиеся лиц, которые не являются грузоотправителем, но действуют от его имени.

19. Г-жа ОЛОВО (Уганда) считает, что, если Комитет, который принял решение в принципе включить определение грузоотправителя в Конвенцию, не удовлетворен определением, предложенным Рабочей группой, он может потребовать от нее представления нового предложения. В том случае, если будет подтвержден тот факт, что имеются два лица, которые могут рассматриваться как грузоотправитель, а именно: лицо, которое заключило договор с перевозчиком, и лицо, от имени которого был заключен этот договор, то в этом случае Комитет может внести уточнение, аналогичное тем, которые он внес по вопросу о перевозчике путем проведения различия между «перевозчиком» и «фактическим перевозчиком». Во всяком случае делегация Уганды считает удовлетворительным определение, предложенное Рабочей группой.

20. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ указывает на целесообразность высказывания замечаний не по принципу необходимости выделения грузоотправителя, а по самому определению.

21. Г-н СЕВОН (Финляндия) говорит, что делегация Финляндии не согласна с определением, предложенным Рабочей группой. Нельзя обсуждать действие коносамента без обсуждения вопроса о международной купле-продаже, ибо положения, касающиеся коносамента, сформулированы с учетом потребностей международной торговли, а не только с учетом договора перевозки. Считается, что лицо, передающее груз перевозчику, действует всегда в качестве агента лица, заключившего договор с перевозчиком. Это утверждение не является приемлемым для делегации Финляндии. В пункте 1*a* статьи 15 перечисляются определенные сведения, которые должны быть представлены грузоотправителю. По мнению делегации Финляндии, нельзя исходить из предположения, что лицо, которое получило эти сведения, действует как агент покупателя. Если исходить из этого предположения, то мы не можем использовать коносамент в качестве международного торгового документа, так как покупатель не может поручиться за его точность.

22. Делегация Финляндии сознает также те трудности, которые встречаются в торговле фоб. Перевозчик, передающий коносамент лицу, которое ему передает груз, считает договор нарушенным, если это лицо не является тем лицом, с кем он заключил договор. Он должен передать коносамент лицу, с которым он заключил договор, то есть в случае продажи фоб-покупателю. Кроме того, не ясно, каким образом он может получить плату за свои услуги. Поскольку в двух вышеуказанных случаях определение не действует, делегация Финляндии не может с ним согласиться.

23. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) выражает удовлетворение в связи с принятием в принципе решения включить определение грузоотправителя в Конвенцию. В отличие от других делегация Сьерра Леоне считает, что статья 13 проекта конвенции всегонавсего возлагает определенные обязательства на лицо, действующее в качестве грузоотправителя. Что касается маркировки или обозначения, предусмотренных в статье 13, ничто не препятствует тому, чтобы поручить это комиссионеру. Статья 13 никоим образом не вводит юридического определения, отличного от определения грузоотправителя, и делегация Сьерра Леоне выражает свое согласие с проектом определения, представленным Рабочей группой.

24. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) считает необходимым дать определение стороны, которая заключила с перевозчиком договор перевозки. Однако нет оснований обязательно именовать грузоотправителя такой стороной, так как согласно пояснениям делегации Норвегии на практике термин «грузоотправитель» часто включает несколько различных лиц. В законодательстве Польши сторона, которая заключила договор с перевозчиком, называется «фрахтовщик». В ходе выполнения обязательств фрахтовщика грузы могут быть переданы перевозчику тем или иным лицом, именуемым «грузоотправитель». Положения, применяемые к грузоотправителю, применяются и к фрахтовщику, который в свою очередь передает груз перевозчику. Такое положение позволяет решать трудности, на которые указывала делегация Норвегии. Однако, если отсутствует определение стороны, которая заключила договор перевозки с перевозчиком, можно предположить, что Конвенция применяется лишь к договору перевозки, заключенному с грузоотправителем, и ни к чему другому, что исключает договор перевозки, заключенный с продавцом или покупателем.

25. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) считает, что определение термина «грузоотправитель», предложенное Специальной группой, не учитывает проблем, возникающих в связи со статьями 12, 13 и 17 проекта конвенции; поэтому есть основания, чтобы возвратить его в Редакционный комитет.

26. Г-н СОТИРОПУЛОС (Греция) говорит, что положение, на которое указывала делегация Польши, существует также в некоторых других юридических системах, однако представляется трудным сформулировать определение, применимое одновременно к лицу, которое заключило договор с перевозчиком, и лицу, которое передало груз перевозчику. Поэтому делегация Греции хотела бы избежать упоминания термина «грузоотправитель» в пункте 1 первой статьи. В противном случае возникает необходимость в двух терминах и двух определениях: грузоотправителем будет рассматриваться то лицо, которое передало груз перевозчику, а контрагентом будет являться то лицо, которое заключило договор с перевозчиком. В любом случае имеются основания для того, чтобы передать определение в Редакционный комитет.

27. Г-н МАЙТЛАНД (Либерия) выражает свое согласие с замечаниями, высказанными делегацией Норвегии. Любое определение, ограничивающее значение терминов, будет создавать определенные трудности, в частности в том, что касается статей 12, 13 и 17 проекта конвенции. Оно будет ограничивать также сферу применения Конвенции в том, что касается перевозки опасных грузов. Поэтому необходимо передать данный вопрос на рассмотрение Редакционного комитета.

28. Г-н МАРТОНЬИ (Венгрия) говорит, что если раньше он не был убежден в необходимости определения грузоотправителя, то сейчас он склонен думать, что это определение является необходимым. По-видимому, существуют различные понятия грузоотправителя. С юридической точки зрения грузоотправителем является лицо, которое заключило договор о перевозке с перевозчиком. С физической точки зрения грузоотправитель — это лицо, которое фактически передает груз перевозчику. По мнению делегации Венгрии, грузоотправителем является то лицо, которое заключило договор с перевозчиком, и, если груз передан перевозчику другим лицом, имеются основания для того, чтобы рассматривать его как агента грузоотправителя, то есть как лицо, действующее от имени законного грузоотправителя. Делегация Венгрии может принять определение Рабочей группы, однако окончательную формулировку должен разработать Редакционный комитет.

29. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает передать Редакционному комитету определение «грузоотправителя», предложенное Рабочей группой.

30. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) напоминает, что его делегация высказалась против включения определения «грузоотправителя» в статью 1. Кроме того, тот факт, что текст, разработанный Рабочей группой, не удовлетворяет членов Комитета, свидетельствует о том, сколь трудно дать определение этого термина. Более того, г-н Бургучев отмечает, что только пленарная Конференция может передавать на рассмотрение Редакционного комитета текст, предложенный Рабочей группой, на основе решения, принятого двумя третями голосов, поскольку это касается вопроса по существу.

31. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ подчеркивает, что Комитет не может изменить свое принципиальное решение о том, чтобы предусмотреть определение «грузоотправителя» в Конвенции, и предлагает передать проект определения Рабочей группе, состав которой может быть расширен, с тем чтобы могли быть учтены различные мнения, высказанные в ходе обсуждения.

32. После обмена мнениями, в котором приняли участие г-н ДУЭ (Франция), г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) и г-н ДИКСИТ (Индия), принимается решение о том, чтобы представители Германской Демократической Республики, Мексики, Соединенного Королевства, Сьерра Леоне и Финляндии также вошли в состав Рабочей группы.

33. По мнению г-на АМОРОСО (Италия), Комитет принимает принципиальное решение о том, чтобы дать определение термина «грузоотправитель» в статье 1 при условии, что это определение будет приемлемым для всех, т. е. это не означает, что это определение должно содержаться в Конвенции в любом случае, даже если оно окажется недостаточно удовлетворительным.

Статья 2

Пункт 1

34. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) поясняет, что поправка его делегации (A/CONF.89/C.1/L.35) к пункту 1 статьи 2 имеет целью исключить из сферы применения Конвенции случаи, когда порт разгрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств. В этой связи он упоминает, что в 1967 и 1968 годах этот вопрос в течение долгого времени обсуждался на Брюссельской конференции, и в конечном итоге было принято решение не принимать положения, аналогичные тем, которые сформулированы в подпунктах *b* и *c* пункта 1. Делегация Соединенного Королевства внесла свое предложение, исходя из соображений коммерческой и юридической целесообразности, а также из того, что два эти подпункта необоснованно расширяют сферу применения Конвенции.

35. Во-первых, если сохранить эти положения, то, поскольку Гаагские правила применяются обычно в том случае, когда порт погрузки находится или коносамент выдается в государстве, являющемся стороной этих Правил, могут возникнуть затруднения, поскольку применение Конвенции не будет универсальным. Таким образом, было бы весьма нежелательно, если бы возникла такая ситуация, при которой, если порт погрузки находится в государстве, являющемся стороной Гаагских правил, а порт разгрузки — в государстве, являющемся стороной Конвенции, и какой-либо иск возбуждается в стране, признающей закон порта погрузки, компетентный трибунал будет применять Гаагские правила; в свою очередь, если иск возбуждается в государстве, являющемся стороной Конвенции, компетентный трибунал будет применять эту Конвенцию. Во-вторых, эти положения позволяют договаривающемуся государству утверждать в тех случаях, когда порт разгрузки находится на его территории, что договор перевозки груза на иностранном судне, заключенный за границей между сторонами, не являющимися гражданами этой страны, должен регулироваться нормами Конвенции, а такое решение было бы неприемлемым.

36. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) обращает внимание участников на значение порта разгрузки в процессе перевозки и на развитие перевозок со времени принятия Гаагских правил, в частности на последние изменения в области смешанных перевозок. В настоящее время порт разгрузки иногда не указывается в договоре перевозки,

поскольку считается, что оператор смешанной перевозки сам выберет наиболее удобный и дешевый порт. Логическим следствием поправок, предложенных американской делегацией в документе A/CONF.89/C.1/L.52, будет возможность применения положений Конвенции в том случае, когда порт погрузки или порт разгрузки находится в договаривающемся государстве, даже если эти порты не указаны в договоре перевозки, что даст оператору смешанной перевозки возможность свободно выбирать как порт погрузки, так и порт разгрузки.

37. Г-н КАЛБУССИ (Тунис) снимает свою поправку (A/CONF.89/C.1/L.38) в пользу текста, предлагаемого ЮНСИТРАЛ.

38. Г-н КАСТРО (Мексика) выступает за сохранение пункта 1 в существующей формулировке, поскольку он не видит, каким образом американская поправка способствует расширению сферы применения Конвенции и поскольку поправка Соединенного Королевства не полностью решает проблему коллизии норм права.

39. Г-н АРГИРИАДИС (Греция) присоединяется к предложению Соединенного Королевства.

40. Г-н ДУДЕР (Либерия) говорит, что он считает поправку Соединенного Королевства приемлемой, поскольку, хотя она и не позволяет избежать коллизии норм права, она тем не менее значительно уменьшает этот риск.

41. Г-н ДИКСИТ (Индия) считает, что поправка Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.35) представляет собой шаг назад по сравнению с проектом конвенции, и его делегация вряд ли сможет согласиться с ней. Напротив, он поддерживает предложение Соединенных Штатов (A/CONF.89/C.1/L.52) по двум причинам: во-первых, текст является четким и хорошо сформулированным, и, во-вторых, он шире по сравнению с проектом, предложенным ЮНСИТРАЛ.

42. Единственный момент, который индийская делегация хотела бы уточнить, касается слов «морской... грузов», содержащихся во вступительной фразе пункта 1 поправки Соединенных Штатов Америки. Если это является лишь повторением названия Конвенции, то индийская делегация не видит каких-либо трудностей в связи с этим добавлением. Однако она хотела бы убедиться в том, что эти слова не имеют ограничительного смысла в том, что касается применения положений Конвенции; если это не так, то она резервирует свою позицию в отношении этой поправки.

43. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) поддерживает текст статьи 2 проекта, предложенного ЮНСИТРАЛ, поскольку он заполняет пробелы, существующие в Брюссельском протоколе 1968 года, делая Конвенцию применимой во всех случаях, когда порт разгрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в договаривающемся государстве. По существу именно в порту разгрузки чаще всего возникают споры и предъявляются иски о возмещении ущерба. Более того, статья в существующей формулировке в проекте конвенции соответствует положениям статьи 21, касающейся компетенции, и статьи 22, касающейся арбитража, которые позволяют истцу возбуждать дело в суде или начинать процедуру арбитража в порту разгрузки.

44. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) выступает за сохранение текста статьи 2 в том виде, в каком он включен в проект ЮНСИТРАЛ. По его мнению, предложение Соединенного Королевства ограничивает сферу действия Конвенции: исключение пунктов 1*b* и *c*, как это предлагает сделать Соединенное Королевство, лишит грузополучателя возможности пользоваться защитой Конвенции. Напротив, текст проекта предусматривает более широкую сферу применения.

45. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) также поддерживает текст, предложенный ЮНСИТРАЛ, но он может согласиться с поправкой Соединенных Штатов, которая делает текст более четким. Что же касается предложения Соединенного Королевства, то оно является неприемлемым для Сьерра Леоне, поскольку исключение из сферы действия Конвенции в случаях, предусмотренных в пунктах 1*b* и *c*, будет означать снятие с перевозчика ответственности за утрату или повреждение, причиненное грузу в порту разгрузки еще до того, как он был передан грузополучателю.

46. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что предложение Соединенных Штатов (A/CONF.89/C.1/L.52) является неприемлемым для его делегации, поскольку, предполагая сохранение порта эффективной разгрузки с целью ограничения сферы действия Конвенции, оно может означать также, что данная Конвенция будет применяться также в тех случаях, когда стороны договора перевозки не предусматривали ее применения. Если, например, какое-либо судно будет не в состоянии войти в какой-либо порт, расположенный в договаривающемся государстве, с целью разгрузки, Конвенция будет применяться в некотором смысле случайно. Поэтому необходимо предусмотреть, чтобы стороны договора могли сами регулировать вопрос о том, должна ли данная Конвенция применяться к заключенному между ними договору.

47. В отличие от вышесказанного Нидерланды могут принять предложение Соединенного Королевства, направленное на избежание коллизии норм права в переходный период, когда будет одновременно действовать ряд режимов (Гаагские правила 1924 года, Гаагские правила с поправками Брюссельского протокола 1968 года и новая конвенция). Поэтому необходимо предусмотреть те трудности, которые могут возникнуть в этот период. В этой связи делегация Нидерландов отмечает, что не следует упускать из виду то обстоятельство, что вопрос сферы применения данной Конвенции должен рассматриваться совместно с положениями, касающимися числа государств, ратифицировавших Конвенцию, и необходимыми для того, чтобы она вступила в силу. Если Конференция хочет расширить

сферу применения Конвенции, она должна предусмотреть большое количество ратификаций. В результате в настоящее время, не зная количества ратификаций, требуемых для вступления в силу Конвенции, трудно высказаться в отношении поправки, ограничивающей сферу применения Конвенции.

48. Г-н НЗАПУ (Заир) высказывается в пользу сохранения текста, предложенного ЮНСИТРАЛ, и считает, что предложенные изменения могут вызвать трудности в отношении применения Конвенции.

49. Г-н МАКАНГУС (Канада) также высказывается в пользу проекта ЮНСИТРАЛ, однако в то же время считает, что текст, предложенный Соединенными Штатами Америки, более изящен и его можно направить в Редакционный комитет для включения в текст проекта. Преимущество американского предложения по сравнению с английским предложением состоит в том, что оно обеспечивает универсальный характер сферы применения Конвенции, а именно универсальность и является той целью, которую поставила себе Конференция. Правда, Канада не присоединилась к Гаагским правилам, однако эти Правила были включены в канадское законодательство в области морских перевозок. Делегация Канады не может заранее предвидеть позицию, которую займет законодательный орган Канады по отношению к Конвенции.

50. В свою очередь, английское предложение является слишком ограничительным, учитывая тот факт, что большая часть споров возникает в порту разгрузки. Следовательно, было бы странным лишить грузополучателя возможности пользоваться защитой Конвенции, в то время как проект направлен именно на установление лучшего равновесия между интересами сторон договора морской перевозки.

51. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что положение, приведенное в пункте 2, содержит целесообразную норму, о чем свидетельствуют предложенные к нему поправки. Английское предложение слишком ограничивает сферу применения Конвенции и не позволит, по его мнению, разрешить проблемы, которые могут возникнуть в связи с коллизиями между режимом, установленным Гаагскими правилами, и режимом, установленным настоящей Конвенцией. Однако вопрос, поднятый делегацией Нидерландов, является важным и заслуживает внимательного изучения. Необходимо обеспечить, чтобы применение Конвенции не носило случайного характера, а также установить связь между заключенным договором между сторонами и применением Конвенции. Федеративная Республика Германии не считает, таким образом, возможным принять предложение Соединенных Штатов.

52. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) отвечает в целом на замечания, высказанные по вопросу о предложении его делегации, и уточняет, что делегация Соединенных Штатов Америки стремилась обеспечить по возможности наиболее широкое применение Конвенции даже в тех случаях, когда в договоре не указаны ни порт погрузки, ни порт разгрузки (см. пункты 1*b* и *c* предложения Соединенных Штатов Америки). Таким образом, это предложение полностью отличается от английского предложения.

53. Впрочем, делегация Индии вполне поняла намерение Соединенных Штатов Америки, отраженное в пункте 1 их поправки, а также тот факт, что Конвенция применяется «к договорам морской перевозки грузов».

54. Г-н АМОРОСО (Италия) в принципе поддерживает статью 2 в том виде, в каком она приводится в проекте ЮНСИТРАЛ, поскольку она обеспечивает большую унификацию международного законодательства в области морской перевозки грузов. Безусловно, Редакционный комитет смог бы улучшить формулировку этого текста на основании предложения Соединенных Штатов Америки. Таким образом, делегация Италии не возражает против этого предложения.

55. С другой стороны, для того чтобы преодолеть трудности, которые могут возникнуть на первой стадии применения Конвенции, по мнению Италии, можно по мере необходимости разработать временные нормы без изменения основной сферы применения Конвенции.

56. Наконец, делегация Италии обращает внимание на выражение «между двумя различными государствами», приведенное в пункте 1 статьи 2 проекта ЮНСИТРАЛ, и напоминает, что Комитет еще не высказывал своего мнения в отношении определения «договора перевозки», данного в пункте 5 статьи 1. Таким образом, он предлагает подождать, пока Рабочая группа, созданная с этой целью, не переработает определение «договора перевозки», с тем чтобы выяснить, следует ли говорить лишь о перевозке «из одного порта в другой» или о перевозке «между двумя различными государствами».

57. Г-н ГОРМАН (Ирландия) поддерживает поправку Соединенного Королевства по причинам, изложенным делегацией этой страны во время предоставления ею своего предложения, и делегациями, одобрившими эту поправку.

58. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) говорит, что его делегация присоединяется в целом к позициям, изложенным Нидерландами и Федеративной Республикой Германии. Предложение Соединенных Штатов Америки влечет за собой риск того, что Конвенция будет применяться на случайной основе по отношению к договорам перевозки, тогда как сторонами это не предусматривается, как указано в примере, приведенном делегацией Нидерландов. Это неприемлемо, поскольку стороны уже примут меры в отношении режима, применяемого к их договору, а страховщики, в частности, уже установят сумму страховой премии, исходя из условий договора.

59. С другой стороны, делегация Соединенного Королевства справедливо предвидит трудности, которые могут возникнуть во время переходного периода, в течение которого настоящая Конвенция будет действовать одновременно с Гаагскими правилами. Кроме того, Швеция настаивала на этом моменте в своих замечаниях, изложенных в письменной форме (см. A/CONF.89/7). Однако, по его мнению, эта проблема не может быть решена изменением статьи 2, предлагаемым Соединенным Королевством, которое представляет собой шаг назад по сравнению с проектом конвенции. Таким образом, Швеция не поддерживает это предложение.

60. Г-н ФУКС (Австрия) выражает пожелание в отношении того, чтобы Конвенция имела как можно более широкую сферу применения, и поддерживает американское предложение, которое отвечает данной цели.

Заседание закрывается в 13 час.

6-е заседание

Пятница, 10 марта 1978 года, 15 час. 30 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.6

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.17, L.32, L.35, L.38, L.52, L.87, L.103)**

Статья 2 (продолжение)

Пункт 1 (продолжение)

1. Г-н КАРО (Франция) говорит, что предложение Соединенного Королевства, содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.35, об изъятии пунктов 1*b* и *c*, сделает пункт 1 слишком ограничительным. Целью разработки новой Конвенции является улучшение положений Гаагских правил; в этой связи необходимо попытаться предвидеть и по возможности избежать конфликтов, которые могут возникнуть, если, например, судно будет вынуждено повернуть в порт страны, не являющейся Договаривающимся государством. Его делегация предпочитает сохранить пункт 1 в его настоящей формулировке.

2. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что его делегация не может согласиться с предложением Соединенного Королевства, которое, если оно будет принято, не сделает сферу применения новой Конвенции шире по сравнению с Гаагскими правилами.

3. Что касается документа A/CONF.89/C.1/L.52, то следует приветствовать провозглашенную делегацией Соединенных Штатов цель расширения сферы применения Конвенции, однако формулировка, предлагаемая этой делегацией в отношении пункта 1*a*, может вызвать трудности в тех случаях, когда фактический порт погрузки или разгрузки не является тем портом, который предусмотрен в договоре перевозки. Формулировка Конвенции должна быть такой, чтобы Конвенция применялась к перевозке груза морем, независимо от того, является или нет фактический порт погрузки или разгрузки портом, упомянутым в договоре перевозки.

4. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что его делегация решительно возражает против любых предложений, направленных на ограничение сферы применения будущей Конвенции. Конференция должна учесть отмечающуюся в настоящее время путаницу в области авиационных транспортных операций, являющуюся результатом распространения различных систем. Югославия может поддержать предложение Соединенных Штатов, однако она возражает против предложения Соединенного Королевства.

5. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что его делегация не может поддержать предложение Соединенного Королевства, которое неоправданно ограничивает сферу применения Конвенции. Что касается заключительных положений Конвенции, то необходимо рассмотреть возможность ратификации нового документа без денонсации Гаагских правил 1924 года или Брюссельского протокола 1968 года, с тем чтобы положения двух последних документов могли применяться в том случае, если одна из договаривающихся сторон не является участником новой Конвенции.

6. Его делегация не может поддержать предложение Соединенных Штатов, сделанное в отношении пункта 1. Применяемые нормы должны быть абсолютно ясными для договаривающихся сторон во время заключения договора. В этой связи пункт 1*c* в формулировке, предлагаемой Соединенными Штатами, может вызвать серьезные проблемы. Кроме того, неясна связь между пунктами 1*c* и *d* в предлагаемом Соединенными Штатами тексте.

7. Делегация Японии поддерживает пункт 1 статьи 2 в его нынешней формулировке.

8. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что в связи с тем, что предложение его делегации в отношении пунктов 1*b* и *c* (A/CONF.89/C.1/L.35) не получило поддержки, это предложение снимается.

9. Однако проблемы, связанные со сферой применения Конвенции, шире, чем предполагает большинство ораторов. Комитету необходимо учесть вопросы, поставленные представителями Федеративной Республики Германии, Японии и Нидерландов, и в особенности вопрос о возможном дублировании международных документов.

10. Соединенное Королевство не может поддержать поправку Соединенных Штатов к пункту 1 статьи 2, которая, если она будет принята, еще более усложнит неблагоприятную ситуацию.

11. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) говорит, что его делегация может поддержать предложение Соединенных Штатов в отношении пункта 1 статьи 2, которое расширит сферу применения новой Конвенции и тем самым поможет унифицировать морское право и обычаи.

12. Г-н БРЕДХОЛЬТ (Дания) говорит, что его делегация выступает за текст пункта 1 статьи 2 в его настоящей формулировке. Она присоединяется к замечаниям представителя Нидерландов, высказанным в отношении поправки Соединенных Штатов к этому пункту, и согласна с представителями Мексики в том, что настоящий текст является сам по себе результатом значительной работы, широких обсуждений и компромиссов.

13. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что его делегация, рассмотрев точки зрения, высказанные многими предшествующими ораторами, в настоящее время разделяет опасения, высказанные в отношении предлагаемых поправок, и будет поддерживать текст пункта 1 статьи 2 в его настоящей формулировке.

14. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что его делегация также поддерживает текст в его настоящей формулировке.

15. Г-н МУЧУИ (Кения) говорит, что его делегация считает, что в противоположность тому, что заявил представитель Соединенного Королевства, текстуальная поправка, предлагаемая Соединенными Штатами, лишь сделает хорошую ситуацию еще лучше.

16. Г-жа ОЛОВО (Уганда) говорит, что ее делегация согласна с представителем Кении и поддерживает поправку, предлагаемую Соединенными Штатами.

17. Г-н СЕВОН (Финляндия) говорит, что в соответствии с пунктом 3 статьи 23 проекта конвенции коносамент, подтверждающий договор перевозки, должен включать заявление о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции. Если текст пункта 1 статьи 2 будет исправлен в соответствии с предложением Соединенных Штатов, то каждый коносамент должен будет содержать такое заявление, поскольку невозможно будет сказать, будет или нет данная перевозка регулироваться Конвенцией до завершения этой перевозки. Это соображение является дополнительной причиной предпочтения пункта 1 статьи 2 в его настоящей формулировке.

18. Г-н КАНГ (Корейская Республика) говорит, что его делегация присоединяется к позициям, изложенным представителями Индии и Сьерра-Леоне в поддержку поправки, предложенной Соединенными Штатами, которая расширит сферу применения Конвенции.

19. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки), упоминая замечания представителя Японии, говорит, что его делегация уже высказала готовность опустить пункт 1*d* в своей предлагаемой поправке, поскольку пункт 1*c* может быть истолкован как охватывающий соответствующую предвидимую ситуацию.

20. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что, хотя его делегация высоко оценивает стремление делегации Соединенных Штатов улучшить статью 2, она разделяет опасения, высказанные предшествовавшими ораторами относительно поправки Соединенных Штатов, и поддерживает текст пункта 1 статьи 2 в его нынешней формулировке.

21. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) говорит, что по причинам, высказанным представителями Франции и Нидерландов, его делегация поддерживает текст пункта 1 статьи 2 в его нынешней формулировке.

22. Г-н ДЖОМАРД (Ирак) говорит, что его делегация также поддерживает текст в его нынешней формулировке.

23. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что предложение, сделанное делегацией Соединенного Королевства, относится лишь к переходному периоду, однако еще не известно, сколько времени потребуется для ратификации новой Конвенции требуемым числом стран. Целью поправки Соединенных Штатов является расширение сферы применения Конвенции. Его делегация просит провести голосование по ее поправке к пункту 1 статьи 2, содержащейся в документе A/CONF.89/C.1/L.52.

24. *Поправка Соединенных Штатов Америки к пункту 1 статьи 2 отклоняется 34 голосами против 26.*

Пункт 2

25. *Пункт 2 статьи 2 принимается.*

Пункт 3

26. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что предложение, представленное Перу в документе A/CONF.89/C.

1/L.103, носит характер редакционной поправки лишь к тексту на испанском языке; поэтому он предлагает отправить его незамедлительно в Редакционный комитет.

27. *Предложение принимается.*

28. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика), представляя документ A/CONF.89/C.1/L.87, говорит, что изменение, предлагаемое в пункте 3 статьи 2, направлено на расширение сферы применения Конвенции, с тем чтобы она не ограничивалась договорами перевозки, подтвержденными коносаментами. Ее делегация согласна с делегациями Канады и Франции в отношении того, что Конвенция должна применяться к договорам, не подтвержденным таким образом. В национальных законодательствах ряда государств чартер-партии не рассматриваются как договоры перевозки. Данное предложение не направлено на создание конфликтов с другими взаимосвязями или на умаление работы Рабочей группы Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию по международному морскому законодательству. В соответствии со статистикой, представленной Соединенными Штатами Америки, 80 процентов договоров перевозки, связанных с чартер-партиями, охвачены Гаагскими правилами; целью предложения ее делегации является распространение Конвенции на оставшиеся 20 процентов.

29. Г-н РАЙ (Аргентина) говорит, что, поскольку Германская Демократическая Республика высказывается в пользу исключения тайм-чартеров, в интересах последовательности необходимо исключить изъятие, предусмотренное в пункте 3, поскольку он считает, что тайм-чартеры не будут непосредственно регулироваться Конвенцией, если судовладелец не является фактическим перевозчиком. В соответствии с пунктом 3 Конвенция будет применяться к коносаментам, выданным по чартер-партиям, при условии, что эти коносаменты передаются одной стороной другой, — иными словами, в том случае, если грузополучатель и фрахтователь не являются одним и тем же лицом. В этом отношении значение пункта 3 является совершенно ясным, однако, если не преследовалась цель осуществить изъятие, предполагаемое этим пунктом, необходимо изъять всю статью.

30. Г-н МАРТОНЬИ (Венгрия) говорит, что он хотел бы, чтобы в отчете нашел отражение тот факт, что его делегация рассматривает предложение Германской Демократической Республики как очень интересное и в принципе обоснованное. Его делегация сознает, что на настоящем этапе работы будет трудно распространить на чартер-партии разрабатываемое сейчас новое международное законодательство. Однако он считает, что такого рода договоры перевозки также должны регулироваться.

31. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация поддерживает предложение Германской Демократической Республики.

32. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) поддерживает замечания, высказанные представителем Венгрии.

33. Г-н МАКАНГУС (Канада) говорит, что он хотел бы прояснить позицию правительства Канады в отношении поддержки включения чартер-партий в Конвенцию. Однако он не вносит какого-либо официального предложения по этому вопросу. В настоящее время существуют два различных вида чартерных соглашений: во-первых, фрахтуется все судно; в этом случае экономические возможности двух сторон в большей степени сбалансированы, чем в случае фрахтовки места на судне, когда фрахтуется лишь часть судна. Конвенция могла бы применяться лишь ко второй категории, и в данном случае его делегация поддержит проект положений, содержащихся в пункте 3. Она не хотела бы, чтобы Гаагские правила были повторены в настоящей Конвенции. Такая позиция, вероятно, представляется странной с точки зрения страны, озабоченной защитой грузоотправителя. Однако его правительство считает, что положение, предусматривающее заключение между перевозчиком и грузоотправителем договора, не регулируемого Конвенцией, будет полезным в случае особых маршрутов, таких как снабжение грузами северных поселений Канады, расположенных вблизи Арктического района. В этом случае риск коммерческого перевозчика является слишком большим даже в соответствии с Гаагскими правилами, и будет еще труднее отыскать перевозчика, который был бы готов принять на себя еще большую ответственность по отношению к грузоотправителю. Следовательно, в Конвенции необходимо предусмотреть положение об исключении из правил в случае особых маршрутов.

34. Г-н ПОПОВ (Болгария) говорит, что он присоединяется к делегациям, поддержавшим предложение Германской Демократической Республики, и согласен, что нет причин к тому, чтобы рейсовые чартер-партии не регулировались Конвенцией.

35. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в соответствии с общим мнением представителей предложение Германской Демократической Республики (A/CONF.89/C.1/L.87) не принимается.

Пункт 4

36. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) говорит, что она хотела бы снять предложение своей делегации в отношении пункта 4 (A/CONF.89/C.1/L.87) в связи с результатом рассмотрения в Комитете предшествовавшего пункта.

37. Г-н ТАНИКАВА (Япония), поясняя поправку его делегации к пункту 4 статьи 2 (A/CONF.89/C.1/L.17), говорит, что в соответствии с настоящим текстом пункта 4 Конвенция будет применяться к каждой перевозке, осуществляемой в соответствии с договором, предусматривающим перевозку груза в определенном количестве или объеме, однако в том случае, если перевозки будут осуществляться в соответствии с чартер-партией, будет применяться

пункт 3. Однако в случае с договором, предусматривающим перевозку груза в определенном количестве или объеме, условия перевозки каждой партии излагаются в договоре, за исключением ряда деталей, поскольку чартер-партия или другой особый вид договора разрабатывается после того, как определены подробные условия перевозки данной партии. Условия перевозки каждой партии основываются на условиях, изложенных в договоре, предусматривающем перевозку груза в определенном объеме или количестве, и близко соответствуют условиям чартер-партий, однако сами договоры по перевозке груза в определенном объеме или количестве не соответствуют договору перевозки в юридическом смысле этого слова. Поскольку в настоящем проекте не отражен фактический статус договоров перевозки груза в определенном количестве, его делегация сочла необходимым предложить новый текст.

38. Наконец, слова «договором, предусматривающим перевозку груза большого количества или объема, основным договором или другим аналогичным договором», содержащиеся в предложении его делегации, можно, по мере необходимости, заменить выражением «договором, предусматривающим будущую перевозку грузов несколькими партиями в течение согласованного периода». Однако это уже вопрос редакционного характера. По существу предложение сводится к исключению перевозок отдельных партий, осуществляемых в соответствии с такими договорами, из сферы применения Конвенции.

39. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что его делегация решительно поддерживает предложение Японии, поскольку у нее были определенные опасения в отношении существующего текста пункта 4. По ее мнению, договоры о перевозке груза в определенном объеме заключаются между сторонами на равноправной основе. В этом смысле чартер-партии не носят оборотного характера, что объясняет, почему они были исключены из Конвенции и почему необходимо также исключить договоры о перевозке груза в определенном объеме и другие подобные договоры. В том случае, когда речь идет о коносаментах, необходимо проводить соответствующее различие, поскольку они могут быть переданы третьей стороне, которая должна быть защищена Конвенцией. Однако в тех случаях, когда перевозка партий груза осуществляется в соответствии с договором о перевозке груза в определенном объеме, участником которого не является третья сторона, нет необходимости, чтобы Конвенция распространялась также и на эти договоры. Необходимо уточнить, что Конвенция не должна распространяться на договоры о перевозке груза в определенном объеме или на перевозки партий, осуществляемые в соответствии с ними, если не был выдан коносамент, который может быть передан третьей стороне. Стороны, желающие заключить договор не в рамках Конвенции, должны будут предусмотреть отдельную чартер-партию на каждый рейс.

40. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что если, как отметил представитель Японии, договоры о перевозке груза в определенном количестве или объеме не являются с юридической точки зрения договорами перевозки, то пункт 4 не распространяется на них в связи с тем, что он касается перевозки груза несколькими партиями. Соответственно предложение Японии связано с дополнительным изъятием, которое, очевидно, довольно неточно определено, хотя Конвенция уже содержит в статье 23 положение, которое представляет собой большое значение для всей Конвенции, отрицая право сторон на заключение договора вне рамок Конвенции. Его делегация с пониманием относится к трудностям, с которыми сталкиваются некоторые другие делегации, однако считает нежелательным заменять нынешний проект формулировкой, предложенной делегацией Японии, поскольку пункт 4 в любом случае не будет применимым. По этой причине его делегация выступает против данного предложения.

41. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что большинство, очевидно, не поддерживает предложение Японии, в связи с чем оно не принимается.

42. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что предложение его делегации по пункту 4 (A/CONF.89/C.1/L.35) направлено на то, чтобы четко указать, что данная Конвенция должна применяться не к основным договорам как таковым, а лишь к отдельным перевозкам, осуществляемым в соответствии с этими договорами, в тех случаях, когда к ним применяются положения статьи 2. Он не думает, что это достаточно четко явствует из существующего текста пункта 4.

43. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что предложение Соединенного Королевства будет передано на рассмотрение Редакционного комитета.

44. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) и г-н КАРО (Франция) говорят, что у них имеются некоторые сомнения относительно передачи этого предложения на рассмотрение Редакционного комитета, поскольку, по их мнению, оно касается вопроса по существу.

Новые пункты, предлагаемые для включения в статью 2

45. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что предложение его делегации о включении в статью 2 дополнительного пункта (A/CONF.89/C.1/L.17) касается особых видов перевозки, например перевозки грузов особого характера, как-то: лед, или перевозки на судне особого вида, как, например, судно с атомным двигателем, или перевозки грузов в особые районы, как, например, Антарктика. Нет ни смысла, ни необходимости предусматривать применение данной Конвенции в случаях, когда грузоотправитель и перевозчик договариваются о том, что она не должна применяться к заключаемому ими договору перевозки и когда не выдается коносамент.

46. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что его делегация считает, что во включении пункта, предлагаемого японской делегацией, нет необходимо-

сти, поскольку данный вопрос уже охватывается пунктом 1*e* статьи 2.

47. Г-н СОТИРОПУЛОС (Греция) говорит, что его делегация поддерживает предложение Японии на том основании, что перед данной Конвенцией ставится цель защиты третьих сторон, не имеющих возможности вести переговоры относительно условий перевозки на основе равноправия. В тех случаях, когда коносамент не выдается, предлагаемое дополнительное положение необходимо для того, чтобы стороны могли предусматривать, если они того пожелают, неприменение данной Конвенции к заключаемому ими договору.

48. Положение, упомянутое делегацией Сьерра Леоне, не устраняет существующего пробела, поскольку оно касается лишь одного из пяти случаев, в которых Конвенция должна применяться в соответствии с пунктом 1 статьи 2. Фактически положения Конвенции применяются не только тогда, когда в коносаментах или других документах подтверждается применимость данной Конвенции.

49. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что его делегация почти совершенно не согласна с представителем Греции в том, что касается толкования предлагаемой сферы действия и применения Конвенции, и возражает в принципе против предложения Японии, поскольку оно предусматривает возможность неприменения Конвенции к договорам в некоторых случаях, в то время как в статье 23 Конвенции определенно отрицается право предусматривать, что перевозка не регулируется положениями настоящей Конвенции. Кроме того, формулировка предложения Японии ограничивается ссылкой лишь на те случаи, когда коносамент не выдается; однако такой порядок может быть предусмотрен в любом договоре перевозки, поскольку не существует обязательства в отношении выдачи таких коносаментов, а особые ограничительные условия, упомянутые представителем Японии, в самом предложении не конкретизируются. Его делегация считает, что с точки зрения придания Конвенции эффективности важно сохранить положение о возможности неприменения Конвенции к договорам ввиду исходного неравенства позиций грузоотправителя и судовладельца при заключении договора морской перевозки.

50. Г-н НИАНГ (Сенегал) говорит, что его делегация не согласна с предложением Японии на том основании, что оно допускает возможность неприменения данной Конвенции отдельными сторонами к заключаемым между ними договорам, что ограничивает сферу применения Конвенции, а также снижает эффективность, которую Конференция стремится придать данному документу.

51. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство), ссылаясь на предыдущие замечания представителя Канады в отношении тех случаев, в которых было бы весьма желательно предусмотреть некоторую возможность неприменения положений Конвенции к заключаемым договорам, говорит, что его делегация может и не поддержать предложение Японии, но настаивает на дальнейшем рассмотрении вопроса о том, должна ли Конвенция предусматривать возможность неприменения ее к некоторым договорам, поскольку нельзя заявлять, что правила Конвенции будут применяться во всех случаях. Фактически в некоторых случаях они могут приводить к существенному повышению стоимости перевозки.

52. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что если сфера действия Конвенции будет определенно ограничиваться теми случаями, когда выдаются коносаменты, то большая часть перевозок окажется за пределами ее сферы действия, что, очевидно, нежелательно.

53. Г-н ДИКСИТ (Индия), подчеркивая необходимость определенности в вопросе применения Конвенции, говорит, что он поддерживает статью 2 в существующем виде и выступает против предложения Японии.

54. Г-н КАРО (Франция) говорит, что если перевозчик будет иметь возможность не применять положения Конвенции при определении своих обязательств на основе соглашения с грузоотправителем, то это лишит Конвенцию той действенности, которую она должна иметь как акт международного публичного права, и откроет возможность для любой стороны избегать по своему усмотрению применения положений данной Конвенции. Кроме того, такое положение явится шагом назад по сравнению со статьей III Гаагских правил.

55. Г-н МАКАНГУС (Канада) поясняет, что внесенное ранее его делегацией предложение о том, что в некоторых случаях необходимо предусмотреть возможность достижения между сторонами договора перевозки соглашения о том, что положения данной Конвенции не будут применяться, не ставится в зависимость от того, выдается ли коносамент. Канада решительно выступает за всеобщее применение Конвенции и считает, что она должна применяться ко всем договорам перевозки, каким бы образом они ни были подтверждены. Однако существует ряд весьма специфических видов перевозки, которые, по всей вероятности, окажутся неосуществимыми, если Конвенция будет применяться в полной мере. В таких случаях для грузоотправителя, вероятно, можно было бы предусмотреть возможность отхода от положений Конвенции, например, на основе разрешения, выдаваемого властями страны-экспортера. Именно в этом заключается суть предложения его делегации, которое, таким образом, нельзя считать во всех отношениях идентичным предложению Японии.

56. Г-н МАРТОНЬИ (Венгрия) говорит, что он категорически возражает против предложения Японии. Вся цель данного проекта конвенции заключается в том, чтобы ввести ряд правил, автоматически применяющихся ко всем договорам морской перевозки независимо от желания соответствующих сторон.

57. Г-н ГОРМАН (Ирландия) говорит, что его деле-

гация может поддержать предложение Японии, поскольку оно устраняет некоторые трудности, с которыми Ирландия столкнется в случае применения Конвенции к некоторым важным для нее видам перевозок. В соответствии с положением Гаагских правил об изъятии из их действия значительная часть морских перевозок Ирландии осуществляется без коносаментов, и, возможно, следует отметить, что компании, занимающиеся морскими перевозками, ведут острую конкурентную борьбу в связи с одним таким видом перевозки, в результате чего темпы повышения фрахтовых ставок существенно ниже темпов роста стоимости жизни в целом.

58. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что предложение Японии о включении в статью 2 дополнительного пункта (A/CONF.89/C.1/L.17) не получило поддержки большинства членов Комитета. Он предлагает высказать замечания по предложению Соединенного Королевства о включении нового пункта 5 (A/CONF.89/C.1/L.35).

59. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация могла бы снять это предложение, поскольку оно весьма схоже с предложением Японии. Однако он желал бы подчеркнуть, что данный вопрос имеет чрезвычайно важное значение, поскольку он касается приемлемости Конвенции в целом. Поэтому будет полезно, если можно будет разработать какую-либо формулировку, согласно которой стороны договора о конкретном виде перевозки могли бы иметь возможность в определенных пределах отходить от положений Конвенции.

60. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Норвегии внести на рассмотрение предложение, представленное Данией, Норвегией, Финляндией и Швецией (A/CONF.89/C.1/L.32).

61. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что предложение, касающееся включения в статью 2 нового пункта 3, направлено на то, чтобы устранить всякую неопределенность и обеспечить применение Конвенции ко всем перевозкам, включая перевозку груза на барже по внутренним водным путям в тех случаях, когда используется система лихтеровозов «LASH». При отсутствии такого положения можно будет утверждать, что Конвенция применяется лишь в тех случаях, когда баржа находится на борту судна морского плавания.

62. Его делегация предпочла бы включить этот новый пункт в статью 2, но не будет возражать, если Комитет предпочтет включить его в статью 4 (Период ответственности).

63. Г-н ГОНДРА (Испания) говорит, что его делегация поддерживает идею, являющуюся основой предложения северных стран, однако, по его мнению, будет нецелесообразно включать в статью 2 предложенный северными странами новый пункт. Этот пункт не совсем подходит и для включения в статью 4. Поэтому он предлагает рассмотреть данный вопрос в связи с определением термина «договор перевозки» (статья 1 пункт 5), охватывающего не только перевозку с использованием системы «LASH», но и вообще любую другую перевозку по внутренним водным путям, которая в действительности дополняет морскую перевозку.

64. Г-н РАЙ (Аргентина) поддерживает предложение северных стран. Данный вопрос можно было бы либо рассмотреть в связи с определением термина «договор перевозки», как это предлагает сделать представитель Испании, либо включить в качестве отдельного пункта в статью 2. Однако этот вопрос может решить Редакционный комитет.

65. Г-н ХЕРБЕР (Федеративная Республика Германии) говорит, что он не может поддержать предложение северных стран, поскольку к перевозке грузов по внутренним водным путям, риски и условия которых отличаются от морской перевозки, нельзя применять правила, регулирующие морскую перевозку грузов. Морские правила не применяются к контейнерным перевозкам и на дорогах, и положение остается неизменным также в случае дальнейшей перевозки груза на барже. Однако данный вопрос, вероятно, можно было бы рассмотреть в рамках проекта конвенции о международных смешанных перевозках грузов. Он добавляет, что, хотя многие государства еще не разработали законодательства в отношении перевозки груза по внутренним водным путям, ряд стран, в частности прибрежные страны Рейна и Дуная, уже сделали это.

66. Г-н НЗАПУ (Заир) говорит, что, по мнению его делегации, содержащаяся в документе A/CONF.89/C.1/L.32 поправка является неуместной в Конвенции о морской перевозке грузов, а именно перевозке грузов из одного морского порта в другой. Его делегация высказывает обеспокоенность по поводу того, что она считает дальнейшей попыткой внести на рассмотрение вопросы, которые надлежало бы включить в сферу действия конвенции о смешанных перевозках. Эта обеспокоенность усиливается в связи с тем, что речь может идти также и о третьем виде перевозки в том случае, если баржу необходимо доставлять из морского порта на реку.

67. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) решительно поддерживает предложение северных стран. Система перевозок «LASH» фактически является продолжением морской части перевозки груза. Это — новая развивающаяся система, которая подлежит регулированию, и, если такое регулирование не будет предусмотрено, Конвенция быстро устареет с точки зрения судоходных компаний.

68. Г-н ФОГЕЛЬ (Германская Демократическая Республика) говорит, что его делегация также поддерживает это предложение. Она уже высказала мнение, что в проекте конвенции в целом уделяется недостаточное внимание современным средствам перевозки.

69. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) также поддерживает это предложение и говорит, что оно будет способствовать максимально широкому применению данной Конвенции.

70. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) говорит, что он

одобрительно относится к желанию установить связь между системой «LASH» и морскими перевозками, но считает, что это предложение может вызвать некоторые проблемы. В частности, из существующего текста Конвенции следует, что владелец буксира, выводящего баржи по реке, будет автоматически нести ответственность как фактический или последующий перевозчик. Следовательно, он не сможет поддержать это предложение, если только его авторы не согласятся изменить его. Однако он готов содействовать составлению нового текста, в котором будет предусматриваться защита фактического перевозчика, которым в данном случае явится владелец буксира.

71. Г-н ФУКС (Австрия) говорит, что его делегация поддерживает данное предложение, поскольку оно расширяет сферу применения Конвенции. Система «LASH» представляет собой новое явление и не должна исключаться из сферы действия данной Конвенции. Он не может согласиться с тем, что можно проводить прямую аналогию между системой «LASH» и контейнерными перевозками, поскольку реки и моря в некотором смысле схожи, а многие порты расположены на реках.

72. Г-н МАИТЛАНД (Либерия) говорит, что, хотя ему нравится предложение северных стран, он не может принять его в предложенной формулировке. Морская перевозка грузов имеет некоторые особенности, которые отсутствуют при перевозке грузов по внутренним водным путям в тех странах, где имеются крупные речные системы и используются баржи системы «LASH». Он весьма сомневается также в том, что система перевозок «LASH» развивается, и фактически считает, что она будет использоваться исключительно в тех странах, которые имеют крупные речные системы, как, например, страны, расположенные в бассейне Рейна, а также Соединенные Штаты Америки и Заир. Поэтому, вероятно, можно было бы рассмотреть вопрос о включении несамоходных судов, как, например, баржи системы «LASH», в отдельную конвенцию или в положения международной конвенции о смешанных перевозках. Не следует забывать о том, что в большинстве стран, имеющих речные системы, использование барж и буксиров регулируется целым рядом различных договоров или норм внутреннего права, причем все они носят своеобразную форму, сложившуюся на протяжении многих лет. Могут возникнуть очень серьезные трудности, если по причине связи некоторых барж с системой «LASH» использование таких барж будет регулироваться данной Конвенцией, в то время как использование других барж будет регламентироваться внутренним законодательством и иными договорами, регулируемыми другими конвенциями.

73. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды), выступая против данного предложения, говорит, что нет никакой разницы между перевозками «LASH», которые можно рассматривать как вид смешанных перевозок, и контейнерными перевозками. Включение данного предложения в Конвенцию приведет к возникновению правовых проблем в его стране, где баржи системы «LASH» рассматриваются как суда внутреннего плавания и подпадают под действие законодательства, регулирующего использование внутренних водных путей.

74. Г-н МАРТОНЬИ (Венгрия) поддерживает данное предложение, в котором учитывается новый способ и отражается современная практика.

75. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что, поддерживая данное предложение, он считает, что прежде всего необходимо установить, действительно ли происходит развитие системы перевозок «LASH». Как ему известно, в 1976 году судостроительные верфи получили весьма незначительное число заказов на постройку таких судов. Он считает также, что это предложение может вызвать определенные проблемы в связи с внутренним законодательством, регулирующим использование внутренних водных путей и положение фактического перевозчика, что в свою очередь усложнит задачу стран, желающих ратифицировать Конвенцию.

76. Г-н ЖИЛКОВСКИЙ (Польша), поддерживая замечания представителя Швейцарии, говорит, что его делегация не может поддержать рассматриваемое Комитетом предложение, в котором имеется ряд неопределенных моментов и которое может вызвать трудности. Его делегация согласна с тем, что система перевозок «LASH» в некоторой степени аналогична контейнерным перевозкам, а также с тем, что связанные с ней вопросы скорее относятся к смешанным перевозкам.

77. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия), отвечая на вопрос г-на ХОННОЛЬДА (Соединенные Штаты Америки), поясняет, что данное предложение направлено на установление периода ответственности перевозчика, осуществляющего морскую перевозку, с тем чтобы было четко указано, что период ответственности начинается с момента погрузки груза на баржу и длится до момента его разгрузки с баржи.

78. Авторы данного предложения не вкладывают какого-либо особого смысла в термин «внутренние водные пути». Однако они считают, что данный термин целесообразно упомянуть, поскольку, хотя морская перевозка барж и охватывается положениями статьи 4, в Конвенции имеется очевидный пробел в том, что касается некоторых частей перевозки, — до и после морского отрезка перевозки — что может вызвать неопределенность в том случае, если будет нанесен ущерб.

79. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация поддерживает данное предложение, поскольку оно не только охватывает вопрос перевозки по внутренним водным путям, но также касается тех случаев, когда груз передается не в порту, а на некотором расстоянии от него. Если такие случаи будут исключены, Конвенция не сможет принести пользу. Поэтому он предлагает отложить дальнейшее обсуждение предложения, представленного в документе A/CONF.89/C.1/L.32, до того, как бу-

дут согласованы определения терминов «порт погрузки» и «порт разгрузки».

80. Г-н БАЙЕРС (Австралия) поддерживает предложение северных стран.

81. Г-н ГОНДРА (Испания) говорит, что в связи с заявлением представителя Индии он желал бы подтвердить позицию своей делегации в отношении определения концепции «договор перевозки». По мнению его делегации, слова «из одного порта в другой», являющиеся основной причиной трудностей, охватывают три аспекта: во-первых, смешанные перевозки; во-вторых, вспомогательные перевозки по внутренним водным путям, которые совершенно не охватываются предложением северных стран, и, в-третьих, вопрос прибрежной зоны, расположенной вблизи порта, но не на территории самого порта. Если цель данного предложения заключается исключительно в установлении периода ответственности, то этот вопрос можно рассмотреть в статье 1 или в статье 4, но его делегация считает, что было необходимо принять решение по всем этим трем вопросам в связи с определением «договора перевозки», которое содержится в пункте 5 статьи 1. Что касается существенного вопроса по поводу предложения северных стран, то делегация Испании считает, что его бы полезно расширить, с тем чтобы оно охватывало не только систему «LASH», но и все вспомогательные перевозки по внутренним водным путям. Тогда договоры морской перевозки будут применяться также к отрезкам перевозок, осуществляемых по внутренним водным путям и имеющих чисто вспомогательный характер.

82. Г-н РАЙ (Аргентина) говорит, что, поскольку большинство делегаций, очевидно, придерживаются в целом единого мнения по данному вопросу, он считает, что его можно было бы передать на рассмотрение Редакционного комитета при условии, что использование системы «LASH» для перевозки грузов, предварительно перевозившихся на морских судах, будет считаться дополнительным по отношению к морской перевозке грузов.

83. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по предложению Индии о том, что принятие решения по поправке, содержащейся в документе A/CONF.89/C.1/L.32, следует отложить.

84. *Предложение Индии принимается 38 голосами, причем никто не голосовал против.*

Заседание закрывается в 18 час. 25 мин.

7-е заседание

Понедельник, 13 марта 1978 года, 10 час. 15 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.7

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.3, L.33, L.36, L.39, L.40, L.57, L.76, L.77, L.88, L.107)**

Статья 3

1. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) вносит на обсуждение поправку своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.36), касающуюся исключения статьи 3, которая, по его мнению, не является необходимой и на практике может даже оказаться опасной. По существу в этой статье содержатся два предложения: одно из них провозглашает международный характер Конвенции, в чем нет никаких сомнений, поскольку речь идет о Конвенции по международной перевозке грузов, а другое — касается необходимости достижения единообразия, в чем именно и заключается цель Конвенции. Если это второе положение направлено на судей, занимающихся урегулированием споров в связи с морскими перевозками, то оно может вызвать у них неуверенность в связи с вопросом о том, в какой мере они должны учитывать решения, принятые судами многих других стран, прежде чем вынести свое собственное решение; если это не так, то это положение является простым заявлением общего характера о цели Конвенции, и в этом случае текст статьи 3 скорее следует вынести в преамбулу.

2. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) выступает за сохранение статьи 3 и отмечает, что аналогичные статьи существуют в других международных документах, которые уже приняты (Конвенция об исковой давности в международной купле-продаже товаров) или находятся в стадии проектов (проект конвенции о международной купле-продаже товаров, о заключении договоров, о векселях и т. д.). По его мнению, эту статью следует сохранить в противовес существующей в настоящее время тенденции рассматривать международное законодательство таким образом, как если бы речь шла о национальном законодательстве. Хотя ста-

тья 3 действительно не дает гарантии единообразия применения норм Конвенции, она является полезным напоминанием об основной цели Конвенции.

3. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что предложение Соединенного Королевства не получило поддержки, считает, что оно отклоняется и что Комиссия утверждает статью 3 проекта, представленного Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.

4. *Предложение принимается.*

Статья 4

Пункт 1

5. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) вносит на обсуждение предложение Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции (A/CONF.89/C.1/L.33), касающееся пункта 1, согласно которому ответственность перевозчика за груз охватывает период, в течение которого груз находился в его ведении в соответствии с договором перевозки. Другими словами, авторы поправки предлагают исключить упоминание о порте погрузки, о времени перевозки и о порте разгрузки. При разработке проекта конвенции высказывалось мнение о том, что слова «в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки» могут быть слишком ограничительными в том, что касается ограничения периода ответственности перевозчика. В частности, возникает вопрос о случаях, когда терминал перевозчика находится вне района порта и когда груз вывозится или доставляется грузоотправителям в таком месте, которое расположено вне причала, на котором груз погружается на судно или выгружается с судна. Наконец, существуют случаи, когда промежуточный перевозчик доставляет груз морскому перевозчику. Вследствие этого авторы предложения считают, что использование слов «порт погрузки» и «порт разгрузки» может привнести такое толкование, которое ограничит ответственность перевозчика непосредственно районом порта, оставляя при этом в каждом конечном пункте перевозки возможность применять национальное законодательство, а именно в периоды, когда груз находится в ведении перевозчика и в то же время вне района порта, периоды, в течение которых могут не применяться положения Конвенции.

6. Г-н Сельвиг отмечает, что совместное предложение Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции аналогично предложению Туниса (A/CONF.89/C.1/L.40) и предложению Германской Демократической Республики (A/CONF.89/C.1/L.88) и что все эти предложения направлены на то, чтобы сделать более гибким определение ответственности перевозчика в тех случаях, когда по различным причинам груз не переходит в его ведение в самой зоне порта. Фраза «в соответствии с договором перевозки» добавлена в предложении A/CONF.89/C.1/L.33, с тем чтобы уточнить, что перевозчик несет ответственность за груз на протяжении всего периода, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в соответствии с договором.

7. Г-н ФОГЕЛЬ (Германская Демократическая Республика) говорит, что по существу все три вышеупомянутые предложения (A/CONF.89/C.1/L.33, L.40 и L.88) преследуют одну и ту же цель и что их можно свести в одно предложение при условии сохранения основной идеи, а именно идеи о том, что ответственность перевозчика за груз охватывает весь период, в течение которого груз находится в его ведении. С учетом этих условий Германская Демократическая Республика — автор предложения, содержащегося в документе A/CONF.89/C.1/L.88, — поддерживает два других предложения по существу.

8. Г-н КАЛБУССИ (Тунис) уточняет, что с целью разъяснения своего первого предложения (A/CONF.89/C.1/L.39), по просьбе Секретариата, его делегация представила второе предложение (A/CONF.89/C.1/L.40) и что следует сохранить второе предложение. Проблема, связанная с пунктом 1 статьи 4, заключается в том, чтобы уточнить, когда начинается и когда кончается морская перевозка, то есть в определении самой морской перевозки. Когда Комиссия рассматривала определение договора перевозки в статье 1, Тунис просил, чтобы его предложение в этом отношении (A/CONF.89/C.1/L.37) было поставлено на обсуждение до рассмотрения статьи 4, считая, что пункт 1 этой статьи связан с определением договора морской перевозки. Другими словами, если Комиссия сначала решит проблему определения договора морской перевозки и определения порта, вопрос о том, в какой момент перевозчик несет ответственность за груз и в какой момент она с него снимается, станет вопросом редакционного характера. Таким образом, необходимо решить другие проблемы, прежде чем рассматривать проблему ответственности перевозчика, определенную в пункте 1 статьи 4.

9. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что предложение, представленное Норвегией от имени четырех делегаций (A/CONF.89/C.1/L.33) и поддержанное Германской Демократической Республикой, вызывает озабоченность делегации Соединенного Королевства. Действительно, в силу Гаагских правил ответственность перевозчика начинается с момента погрузки на борт судна и заканчивается в момент выгрузки груза с судна, в то время как текст проекта направлен на расширение этой ответственности от порта до порта — от момента, когда груз поступает в ведение перевозчиков в порту, и до момента, когда перевозчик доставляет груз в другой порт. Делегация Соединенного Королевства не считает, что ответственность перевозчика должна быть расширена таким образом; во многих случаях, когда груз доставляется на склад, расположенный в 50 милях от порта, ответственность перевозчика не должна охватывать этап порт-склад, поскольку в данном случае идет речь о режиме, применяемом к смешанным перевозкам, а смешанные перевозки не входят в сферу применения настоящей Конвенции.

10. Г-н ТАНИКАВА (Япония) также выступает против идеи распространения сферы применения Конвенции за пределы зоны порта и считает, что Конвенция должна применяться исключительно к морской перевозке грузов. Стремление сделать более гибким положение, касающееся определения ответственности перевозчика, может породить некоторую неопределенность в отношении применимости Конвенции. Поэтому Япония возражает против предложений, направленных на это (A/CONF. 89/C.1/L.33, L.40 и L.88).

11. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) разделяет мнение Соединенного Королевства и Японии; предложение четырех Скандинавских стран, изложенное в документе A/CONF.89/C. 1/L.33, придает большую гибкость и увеличивает степень неопределенности. Конвенция не должна применяться к внутренним перевозкам, и в этой связи Федеративная Республика Германии напоминает о своей позиции в отношении предложения этих же стран, направленного на распространение сферы применения Конвенции на перевозки по внутренним водным путям барж, погруженных на борт морского судна (A/CONF.89/C.1/L.32). Отказ от ограничения ответственности перевозчика зоной порта приведет к тому, что Конвенция будет распространяться на внутренние перевозки, что может вызвать коллизии с другими нормами национального или международного права.

12. Г-н ФУКС (Австрия) отмечает: в случаях 1, 2 и 4 возникает проблема определения зоны порта, которая должна охватываться положениями Конвенции. Ряд делегаций придерживается мнения о том, что зоны порта, используемые при современной морской перевозке, например контейнерные терминалы, должны регулироваться положениями Конвенции, и предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.33, направлено именно на это. Австрийская делегация, кроме того, отмечает, что именно сам перевозчик должен решить, когда груз переходит в его ведение, и что это положение не позволяет ему освободиться от ответственности, возлагаемой на него настоящей Конвенцией, в связи с требованием о том, чтобы груз был доставлен в пункт, находящийся за пределами зоны порта. В заключение представитель Австрии поддерживает совместное предложение Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции (A/CONF.89/C.1/L.33).

13. Г-н АРГИРИАДИС (Греция) выражает озабоченность в связи с последствиями трех аналогичных предложений, содержащихся в документах A/CONF.89/C.1/L.33, L.40 и L.88, поскольку эти предложения направлены на распространение ответственности перевозчика не только на наземные перевозки, но и на тот период, когда груз находится на складе. По его мнению, это охватывается режимом, применяемым к смешанным перевозкам, который является предметом другого проекта конвенции. Поэтому Греция разделяет точку зрения представителей Соединенного Королевства и Японии.

14. Г-н МАСУД (Пакистан) напоминает, что в статье 2 предусматривается, что положения Конвенции применяются ко всем договорам перевозки между портами, находящимися в двух различных государствах, и отмечает, что в этом заключается основная проблема определения двух данных портов: порта погрузки и порта разгрузки. Однако Комитет еще не выработал удовлетворительного определения по этому вопросу.

15. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что, по его мнению, переданные Редакционному комитету три предложения, направленные на расширение ответственности перевозчика, связаны с определением договора перевозки, содержащимся в пункте 5 статьи 1. Поскольку Комитет еще не выработал определение договора перевозки, изучение трех предложений является преждевременным.

16. Г-н БАЙЕРС (Австралия) спрашивает, существует ли возможность расширения состава маленькой Рабочей группы по изучению вопроса о договоре перевозки, состоящей из представителей Австралии, Соединенных Штатов Америки и Соединенного Королевства, с тем чтобы поручить ей задачу рассмотреть также пункт 1 статьи 4.

17. Г-н МАТИАССИ (наблюдатель Центрального бюро международных железнодорожных перевозок) говорит, что организация, которую он представляет, желает оказать помощь Рабочей группе расширенного состава.

18. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что при отсутствии возражений он будет считать, что Комитет намерен дать разрешение наблюдателю ЦБМЖП на оказание помощи Рабочей группе.

19. *Предложение принимается.*

20. После дискуссии по процедурным вопросам, в которой приняли участие г-н БАЙЕРС (Австралия), г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки), г-н АРГИРИАДИС (Греция), г-н ДИКСИТ (Индия), г-н КАСТРО (Мексика), г-н ГЕЙРОС (Бразилия), г-н РАЙ (Аргентина), г-н ЛЕОН МОНТЕСИНО (Куба), г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) и ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, принимается решение о создании Рабочей группы в составе следующих стран: Австралии, Бразилии, Болгарии, Канады, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Греции, Мексики, Нигерии, Пакистана, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Сьерра Леоне и Сингапура.

Пункт 2

21. Г-н АРГИРИАДИС (Греция) отмечает, что поправка, предложенная делегацией Греции (A/CONF.89/C.1/L.3), продиктована соображениями точности. Однако, если Комитет примет предложение северных стран или предложение Туниса, или также Германской Демократической Республики, он не видит возможности сохранить предложение Греции. В этом случае потребуется отложить обсуждение пункта 2 до того времени, когда Рабо-

чая группа в своем расширенном составе изложит свою позицию.

22. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что он считает, что Греция временно снимает свое предложение.

23. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия), представляя совместную поправку Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции (A/CONF.89/C.1/L.33), отмечает, что, хотя в статье 4 проекта конвенции и имеются положения, точно определяющие момент, когда ответственность перевозчика прекращается в порту разгрузки, отсутствуют аналогичные положения относительно момента начала этой ответственности в порту погрузки. Проект поправки Скандинавских стран основан на идее целесообразности определить, в какой момент начинается ответственность перевозчика в порту погрузки на основе применения тех же принципов, что и для определения момента, когда она прекращается в порту разгрузки. Если эта поправка будет принята, статья станет более ясной. В соответствии с предложением Скандинавских стран пункт 2 статьи 4 проекта конвенции становится пунктом 2*b* предлагаемой поправки, однако текст остается неизменным.

24. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ спрашивает, не кажется ли авторам, что поправка носит скорее редакционный характер, а не является поправкой по существу.

25. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) считает, что, возможно, она носит редакционный характер, если будет выражено согласие определить начало и конец ответственности перевозчика на основе применения одного и того же принципа. Рабочая группа расширенного состава может изучить этот вопрос одновременно с рассмотрением пункта 1 статьи 4.

26. Г-н ДИКСИТ (Индия) считает, что пункт 2 является логическим продолжением пункта 1. Поскольку было принято решение отложить обсуждение пункта 1, то следует отложить также и обсуждение пункта 2.

27. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) присоединяется к мнению о необходимости отложить обсуждение пункта 2 статьи 4, и, когда Комитет приступит к их рассмотрению, необходимо, чтобы он был ознакомлен с предложениями Рабочей группы относительно договора перевозки.

28. Г-н НЗАПУ (Заир) присоединяется к мнениям представителей Индии и Нигерии.

29. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что он несколько озабочен предложением отложить рассмотрение пункта 2, так как фактически поправка Скандинавских стран к пункту 2 не имеет никакого отношения к пункту 1 и по ней следует принять отдельное решение. Действительно, вопрос о том, существует ли в порту погрузки ситуация, аналогичная ситуации в порту разгрузки, в том, что касается ответственности перевозчика, не зависит от проблем смешанных перевозок. Делегация Нидерландов поддерживает поправку Скандинавских стран к пункту 2, так как в ней уточняется идея, четко выраженная в первоначальном тексте.

30. Г-н БАЙЕРС (Австралия) отмечает, что, по его мнению, в связи с пунктом 2 возникает вопрос по существу и поправки, представленные по пункту 1, готовят почву для толкования идей, заложенных в пункт 2.

31. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) поддерживает предложение о раздельном рассмотрении пунктов 1 и 2 статьи 4, так как Комитет еще не высказал свое мнение по пункту 5 первой статьи. Он добавляет, что выражение «в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемым в порту разгрузки», содержащееся в подпункте i пункта 2*a* поправки Скандинавских стран, создает определенные трудности для федерального государства, каковым является Канада.

32. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что поправка Греции имеет преимущество с точки зрения точности; можно поддержать также предложение Скандинавских стран, содержащее четкое определение ответственности за груз, однако предлагает добавить слова «в порту погрузки» после слов «с момента принятия им груза» в пункте 2*a* и слов «в порту разгрузки» после слов «до момента доставки им груза» в пункте 2*b*. Эти поправки внесены с целью ограничить ответственность перевозчика зоной порта, однако если Комитет выразит желание высказать свое мнение по этому вопросу на данном этапе, он должен учесть, что окончательный текст пункта 2 зависит от обсуждения этого вопроса в рамках Рабочей группы.

33. Г-н КАЛБУССИ (Тунис) считает, что пункт 2 косвенно устанавливает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика и что этот период определяется также пунктом 1, и поэтому логично отложить обсуждение его на более поздний срок. Кроме того, существует возможность, что Комитет примет решение объединить эти два пункта.

34. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) отмечает, что поправка Скандинавских стран, касающаяся пункта 2, отличается от той, которая касается пункта 1, однако он не возражает против обсуждения пункта 2 на более позднем этапе, так как многие делегации поддерживают предложение Индии.

35. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) заявляет о том, что его делегация снимает свою поправку (A/CONF.89/C.1/L.57) к пункту 2 и поддерживает поправку Уганды (A/CONF.89/C.1/L.107), а также поправку четырех северных стран (A/CONF.89/C.1/L.33) при условии замены слов «в соответствии с договором» в их поправке к пункту 1 словами «с учетом договора», так как пункт 1 может неправильно толковаться как допускающий возможность ограничивать в договоре ответственность перевозчика, которая определена в пункте 2. С другой стороны, Редакционный коми-

тет, видимо, может рассмотреть вопрос о замене в тексте на английском языке слов «does not receive» в подпункте *b* (ii) поправки A/CONF.89/C.1/L.33 словами «fails to receive», в соответствии с поправкой A/CONF.89/C.1/L.107, представленной делегацией Уганды.

36. С другой стороны, если проект конвенции не имеет прямого отношения к смешанным перевозкам, заключительные положения не должны содержать положений, затрагивающих проблему «смешанного взаимодействия»; кроме того, в соответствии с законодательством Соединенных Штатов Америки перевозчик всегда несет ответственность за ущерб, причиненный грузу, с момента взятия на себя ответственности до момента доставки. Делегация Соединенных Штатов Америки не может поддержать идею ограничения ответственности перевозчика, как это предусматривается положением «от погрузки до разгрузки» Гаагских правил или как предлагается делегацией Федеративной Республики Германии в ее устной подпоправке к поправке Скандинавских стран и поправке делегации Соединенного Королевства A/CONF.89/C.1/L.76. Г-н Свини заявил о том, что он не поддерживает также идею установления ответственности перевозчика с момента, когда груз покидает территорию предприятия продавца. Именно поэтому компромиссное решение, предусмотренное в поправке Скандинавских стран, является удовлетворительным и улучшает первоначальный текст. Наконец, г-н Свини считает, что Комитет, продолжив рассмотрение статьи 4, облегчит задачу Рабочей группы.

37. Г-н ТАНИКАВА (Япония) считает, что проблемы, которых касаются в пунктах 1 и 2, носят различный характер. Он поддерживает поправку Скандинавских стран A/CONF.89/C.1/L.33 с оговоркой о внесении незначительных изменений редакционного характера.

38. Г-н АМОРОСО (Италия) отмечает, что, если судить по фактическому тексту, пункт 2 является несбалансированным, так как в нем содержится уточнение, до какого момента перевозчик несет ответственность, когда речь идет о доставке груза, однако остается неясным вопрос возложения ответственности. Поправка Скандинавских стран представлена своевременно, и делегация Италии считает возможным поддержать ее. Поскольку пункт 2 занимает независимое положение от пункта 1, Комитет должен без промедления высказать свое мнение о поправке Скандинавских стран, если он не решит отложить рассмотрение статьи 4.

39. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету продолжить обсуждение статьи 4 на последующем заседании, после того как Рабочая группа завершит свою работу.

40. *Предложение принимается.*

Заседание закрывается в 12 час. 10 мин.

8-е заседание

Понедельник, 13 марта 1978 года, 15 час. 20 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.8

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.121 и Add.1).**

Статья 1 (окончание)*

Пункт 5 (окончание)

Статья 2 (окончание)**

Пункт 1 (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Норвегии представить на обсуждение пересмотренный текст пункта 5 статьи 1, содержащего определение договора морской перевозки, а также пересмотренный текст начальной фразы пункта 1 статьи 2 (сфера применения), который был подготовлен Специальной рабочей группой (A/CONF.89/C.1/L.121).

2. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия), говоря сначала о пересмотренном тексте пункта 5 статьи 1, указывает, что во второй части определения после слова «договор» следует добавить слово «морской». Первая часть этого определения до точки с запятой касается исключительно морской перевозки. Рассматривался вопрос о возможности введения отдельного определения термина «порт» или включения ссылки на то, что «порт» охватывает другие места, в которых может осуществляться погрузка и разгрузка груза, но вследствие нехватки времени не было принято никакого решения. Вторая часть этого определения, в которой были учтены предложения, сделанные рядом делегаций, в том числе делега-

* Возобновление работы 5-го заседания.
** Возобновление работы 6-го заседания.

циями Австралии, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки, направлена на то, чтобы действие Конвенции распространялось на договоры морской перевозки, включающие перевозку другими видами транспорта.

3. Вступительная фраза пункта 1 статьи 2 была пересмотрена и упрощена вследствие более четкого определения «морской перевозки грузов».

4. Рабочая группа также считает, что в заключительные положения следует включить положение о том, что Конвенция подпадает под любые существующие или будущие конвенции о смешанных перевозках. Однако в связи с нехваткой времени она не смогла сформулировать такое положение.

5. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что, несмотря на то что пересмотренное определение «договора перевозки» является более ясным, его делегация не может принять его. По мнению его делегации, такое определение должно ограничиваться договорами, заключенными между сторонами как договоры морской перевозки, и не должно охватывать договоры, заключенные как договоры смешанной или комбинированной перевозки. Пересмотренный текст, который будет противоречить другим конвенциям и внутреннему праву, вызовет много затруднений.

6. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что его делегация испытывает серьезные сомнения в отношении пересмотренного определения, поскольку оно расширяет сферу применения Конвенции. Кроме того, формулировка в некоторых местах является неясной. Так, например, нет указания на то, какого вида договор перевозки «другими средствами» будет рассматриваться как договор морской перевозки, а также нечетко определена сама концепция морской перевозки. Поэтому он не может поддержать пересмотренное определение.

7. Г-н ВУРЕХ (Либерия), соглашаясь с замечаниями представителя Федеративной Республики Германии, говорит, что его делегация заинтересована в обеспечении того, чтобы перевозчик нес ответственность лишь при перевозке от одного порта до другого. Поэтому она не может согласиться с расширением ответственности, связанным со словами «некоторыми другими средствами».

8. Г-н ГОНДРА (Испания) говорит, что его делегация поддерживает идею, лежащую в основе пересмотренного определения, однако считает, что формулировка является неточной и не принимает должным образом во внимание наземные и речные перевозки, являющиеся «побочными» по отношению к морским. Наконец, делегация Испании выступает за включение определения термина «порт» в статью 1.

9. Г-н КАЛБУССИ (Тунис) отмечает, что первая часть пересмотренного определения связана с обязательством со стороны грузоотправителя или его служащих или агентов. В целях последовательности оно также должно касаться обязательства со стороны перевозчика не только осуществить договор перевозки, но и сделать это на условиях, установленных в договоре. Поэтому он предлагает включить слова «на условиях, согласованных с грузоотправителем».

10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что вопрос, затронутый представителем Туниса, будет передан Редакционному комитету.

11. Г-н ДЖОМАРД (Ирак) говорит, что его делегация выступает за определение, которое касается исключительно морской перевозки грузов. По этой причине она не может принять формулировку «некоторыми другими средствами», которая имеет слишком общее значение.

12. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство), выражая озабоченность в связи с реакцией представителей Федеративной Республики Германии, Ирака и Японии, говорит, что, для того чтобы Конвенция вообще была в какой-то мере полезной, она должна охватывать множество обстоятельств. При современных условиях зачастую документ, который фактически является договором морской перевозки, обязательно включает сравнительно небольшой элемент перевозки некоторыми другими средствами, например перевозку груза автомобильным или железнодорожным транспортом в порт и из порта. Если Конвенция будет ограничиваться перевозкой от порта до порта, то значительный объем морской перевозки грузов не будет подпадать под ее положения.

13. Его делегация считает, что следует включить определение термина «порт», которое будет охватывать все пункты погрузки и выгрузки груза.

14. Г-н ДУЭ (Франция) поддерживает мнение, высказанное представителем Федеративной Республики Германии. По мнению его делегации, было бы целесообразно ограничить сферу применения Конвенции морской перевозкой грузов, как это было сделано вначале, а не предусматривать заранее, что именно может подпадать под Конвенцию о смешанных перевозках, ограничивая таким образом свободу сторон при переговорах в будущем. Поэтому, хотя его делегация согласна с первой частью определения до точки с запятой, она считает, что остальная часть должна быть исключена.

15. Г-н АМОРОСО (Италия) говорит, что его делегация не может поддержать пересмотренное определение по причинам, приведенным представителями Федеративной Республики Германии и Японии. Он поддерживает предложение представителя Франции.

16. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что в принципе его делегация поддерживает пересмотренное определение. Однако она считает, что требуются некоторые улучшения редакционного характера. Она также считает, что вопрос, затронутый в связи с взаимосвязью между Конвенцией и любой будущей конвенцией о смешанных перевозках, может быть

урегулирован в заключительных положениях Конвенции.

17. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация не вполне удовлетворена пересмотренным определением, поскольку оно содержит ряд проблем. Он сомневается в том, что добавление слова «морской» после слова «договор» во второй части определения будет улучшением, и предлагает оставить эту фразу в существующей формулировке. Кроме того, он предлагает добавить слово «транспортными» перед словом «средствами». Наконец, он не вполне удовлетворен фразой «лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем» в последней строке пересмотренного определения, которая вносит некоторую неясность. Он оставляет за собой право вернуться к этому вопросу позднее.

18. Г-н МАРТОНЬИ (Венгрия), поддерживая пересмотренное определение, говорит, что его делегация не может согласиться с тем, что оно каким-либо образом будет препятствовать развитию будущего международного законодательства в области смешанных перевозок. Основной вопрос здесь заключается в том, желает ли Конференция установить четкие положения, аналогичные тем, которые представлены Рабочей группой, или же она желает оставить такие вопросы на усмотрение судов, которые в отсутствие соответствующих положений разработают различные юридические методы, в силу которых сфера применения Конвенции будет ограничиваться этапом морской перевозки при смешанных перевозках грузов. Например, он имеет в виду практику применения аналогии и судебную логику, согласно которой перевозчик не может уклониться от применения обязательной международной конвенции лишь в силу того, что он взял на себя дополнительное обязательство, а именно обязательство о последующей перевозке внутренним транспортом. Если оставить все без изменения, то результатом этого будет юридическая неопределенность, что в свою очередь приведет к возникновению споров и противоречий. Этой опасности можно избежать, если принять пересмотренное определение, которое, кроме того, полностью соответствует существующей практике.

19. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) говорит, что его делегация поддерживает идею, лежащую в основе пересмотренного определения, однако испытывает некоторые сомнения в отношении формулировки. Она не видит оснований для введения нового термина — «договор морской перевозки», — в то время как, по-видимому, проще было бы использовать первоначальный термин — «договор перевозки» — и дать ему определение в новом пункте. С тем чтобы текст был более ясным, его делегация предлагает также вместо точки с запятой поставить точку, чтобы слово «однако», после которого следует поставить запятую, начинало новое предложение словами «если такой договор предполагает также перевозку некоторыми другими средствами, он...».

20. Г-н БРЕДХОЛЬТ (Дания) говорит, что он поддерживает пересмотренное определение.

21. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что, хотя он согласен с тем, что, очевидно, можно улучшить формулировку пересмотренного определения, он настоятельно призывает Комитет обращать на формулировку меньше внимания, чем на заключенные в этом определении идеи. Важно четко пояснить, что это определение касается не договора перевозки железнодорожным или автомобильным транспортом или какими-либо другими средствами, а в принципе договора морской перевозки. В то же время следует признать, что этап морской перевозки при смешанной перевозке, который встречается на практике, является одной из проблем, которая должна быть урегулирована Конвенцией.

22. Согласовать определение термина «порт» будет весьма трудно, и его стране не удалось сделать это после года работы. Поэтому лучше было бы следовать установленной практике и считать портом таможенную зону или место, подпадающее под юрисдикцию портовых властей.

23. Г-н ХЕННИ (Алжир) говорит, что он согласен с теми, кто подчеркивал необходимость ограничения сферы применения Конвенции только морской перевозкой, и поэтому возражает против слов «некоторыми другими средствами».

24. Г-н ФАХИМ (Египет) говорит, что сначала его делегация выступала за сохранение первоначального определения. Однако она не будет возражать против включения в Конвенцию специального положения, касающегося смешанной перевозки, при том условии, что будет вполне четко указано, что Конвенция применяется только к этапу морской перевозки при такой смешанной перевозке, а не к перевозке какими-либо другими средствами.

25. Г-н ДИКСИТ (Индия) предлагает заменить слова «лишь в той степени, в какой» словами «постольку, поскольку» в проекте текста, представленном Специальной рабочей группой в отношении пункта 5 статьи 1. Если эта поправка будет внесена, то его делегация сможет принять этот проект текста.

26. Г-н ДЖОМАРД (Ирак) говорит, что необходимо попытаться обеспечить, чтобы подготавливаемые в настоящее время статьи Конвенции были четко сформулированы, с тем чтобы избежать противоречий с другими международными документами, в особенности касающимися перевозки грузов другими средствами. В этой связи рассматриваемый в настоящий момент проект определения содержит несколько противоречий правового характера и поэтому не является приемлемым для его делегации.

27. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что его делегация выступает за проект текста, содержащийся в документе A/CONF.89/C.1/L.121, и выражает надежду на то, что он будет поставлен на голосование.

28. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия), говоря о замечаниях предыдущих ораторов в отношении слов «пере-

возку некоторыми другими средствами» в предлагаемом пересмотренном тексте пункта 5 статьи 1, говорит, что, по его мнению, возникшая проблема носит чисто редакционный характер. Специальная рабочая группа хотела лишь разъяснить, что даже в тех договорах, которые включают перевозку другими средствами, а также морем, Конвенция будет применяться лишь к морской перевозке грузов.

29. Г-н АРГИРИАДИС (Греция) говорит, что его делегация удивлена тем, что Специальная рабочая группа предлагает текст, который предполагает распространение сферы применения Конвенции на иные средства перевозки, чем перевозка морем. В предлагаемом тексте пункта 5 статьи 1 текст, начиная от слова «лишь» и до конца предложения, можно, очевидно, заменить словами «только постольку, поскольку перевозка осуществляется морем», с тем чтобы этот пункт соответствовал положениям пункта 1 статьи 1.

30. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать проект текста, представленный Специальной рабочей группой, содержащийся в документе A/CONF.89/C.1/L.121.

31. *Проект текста, представленный Специальной рабочей группой, принимается 40 голосами против 14 при 3 воздержавшихся и передается Редакционному комитету.*

Статья 4 (продолжение)

32. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Исполнительному секретарю Конференции зачитать проект текста статьи 4, представленный Специальной рабочей группой и содержащийся в документе A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1. Так как настоящее заседание Комитета происходит сразу после заседания Группы, не было времени для перевода текста с английского языка на другие языки Конференции; поэтому Исполнительный секретарь Конференции зачитает этот текст вслух.

33. Г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) зачитывает проект текста статьи 4, представленный Специальной рабочей группой.

34. Пункты 1 и 3 пересмотренного текста идентичны соответствующим пунктам текста Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) (A/CONF.89/5). Предлагаемый текст пункта 2 соответствует формулировке, предложенной Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией в документе A/CONF.89/C.1/L.33, за исключением изъятия слов «в каком-либо месте» в подпункте i пункта 2*a*.

35. Г-н МАЛЕЛА (Заир), с которым соглашаются г-н ХЕННИ (Алжир), г-н ДЖОМАРД (Ирак) и г-н КАЛБУССИ (Тунис), говорит, что Комитет не должен обсуждать какие-либо тексты до тех пор, пока они не будут распространены на всех официальных языках Конференции.

36. Г-н ФУКС (Австрия) говорит, что, по мнению его делегации, предложенный новый текст подпункта i пункта 2*a* выиграет от сохранения слов «в каком-либо месте», содержащихся в документе A/CONF.89/C.1/L.33, ибо это те самые слова, которые обеспечат гибкость сферы применения новой Конвенции. Оратору не ясно, снят ли документ A/CONF.89/C.1/L.33 с обсуждения ввиду представления текста, который в настоящее время находится на обсуждении Комитета.

37. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что некоторые члены Специальной рабочей группы высказали возражения относительно слов «в каком-либо месте», и поэтому они были исключены, с тем чтобы достичь наибольшего согласия.

38. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) говорит, что использование в Международной конвенции столь неясной формулировки, как «в соответствии с ...обычаем», может создать трудности для таких стран, как Венесуэла, которые не имеют законодательства, сопоставимого, например, с Законом Хартера в Соединенных Штатах Америки, для регулирования практики и процедур, непосредственно предшествующих погрузке и следующих непосредственно за разгрузкой груза. Новая Конвенция должна содержать положения, предусматривающие эти сроки. Интересно отметить в этой связи, что в Германской Демократической Республике, например, проблема охвата этих сроков решается на компенсационной основе, в соответствии с которой перевозчик передает права лицам, осуществляющим погрузку, и несет ответственность за их действия. Понятие служащих или агентов должно быть расширено, с тем чтобы оно охватывало ответственность перевозчика до момента получения груза грузополучателем или его представителями, безусловно, исходя из тех пределов ответственности, которые установлены в статье 6.

39. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) отмечает, что первая часть пункта 2 статьи 4 проекта конвенции (A/CONF.89/5) содержит слова «с момента, когда он принял груз». Однако в документе A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1 соответствующее положение было расширено, и оно включает подпункт i пункта 2*a*, который содержит слова «в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемый в порту погрузки». Его делегации не ясно, рассматривает ли Специальная рабочая группа предложенный ею текст как ограничение сферы первоначальной формулировки или просто как улучшенный и более подробный проект.

40. Г-н БАЙЕРС (Австралия) в своем ответе представителю Советского Союза говорит, что Рабочая группа не намеревалась ограничить ответственность перевозчика, ссылка на которую содержится в пункте 1, путем использования в пункте 2 слов, цитируемых представителем Советского Союза. Цель пункта 2 заключается в том, что пояснить понятие ответственности, о котором говорится в первом пункте, однако вопрос, поднятый предста-

вителем Советского Союза, является важным. Первоначальное намерение состояло в том, чтобы использовать текст пункта 1, содержащийся в документе A/CONF.89/C.1/L.33, однако в конечном итоге Рабочая группа приняла решение в пользу формулировки в ее нынешнем виде, с тем чтобы достичь согласия. Она приняла решение также сохранить текст пункта 2 в целом в том виде, в котором он предложен делегациями северных стран в этом документе. Его цель, безусловно, состоит не в том, чтобы ограничить сферу формулировки, предложенную ЮНСИТРАЛ.

41. Г-н КАЛБУССИ (Тунис) говорит, что его делегация не имеет принципиальных возражений по пунктам 1 и 3, однако хотела бы, чтобы в пункт 1 была внесена поправка, предусматривающая включение ссылки на согласованные условия. Пункт 2 может быть упрощен путем сохранения весьма общей формулировки; будет достаточным указать, что срок, в течение которого перевозчик считается ответственным за груз, определяется моментом получения им груза и моментом доставки груза. Более точное определение этих моментов должно быть сделано в рамках национального законодательства, ибо ответственность перевозчика распределяется различными путями и в различных пропорциях в зависимости от конкретной страны.

42. Г-н ДОНОВАН (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация, как и делегация Советского Союза, испытывает некоторые трудности в отношении подпункта i пункта 2*a* текста, находящегося на рассмотрении, и более конкретно — относительно выражения «в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемым в порту погрузки», и отдает предпочтение ее исключению. Он сомневается в том, что предложенная формулировка этого подпункта будет предусматривать, например, возможность того, что перевозчик может иметь полномочия действовать от имени грузоотправителя по договору перевозки и получит в свое ведение груз, однако не сможет нести ответственность за него до момента перехода грузом поручней судна.

43. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что он рассматривает вопрос, на который ссылался представитель Соединенных Штатов Америки, как существенный. Он не возражает против предложения, внесенного этим представителем, однако считает, что целесообразнее созвать совещание Специальной рабочей группы для обсуждения самых последних предложений.

44. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) говорит, что его делегация разделяет озабоченность, выраженную другими делегациями, относительно формулировки подпункта i пункта 2*a*, которая может послужить причиной для возникновения юридических коллизий. С тем чтобы избежать этой возможности, в данное положение следует внести поправку следующего содержания: «грузоотправителя или лица, действующего от его имени в порту погрузки».

45. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что его делегация поддерживает проект текста, представленный Специальной рабочей группой.

46. Г-н ГУЙЕ (Сенегал) говорит, что его делегация поддерживает мнение, высказанное предыдущими ораторами относительно предложенного текста подпункта i пункта 2*a*. Предложенная формулировка сопряжена с большими трудностями и влечет возникновение существенных вопросов, которые будет трудно решить. Поэтому его делегация желает, чтобы в нее были внесены поправки, с тем чтобы учесть те вопросы, которые были подняты.

47. Оратор выражает сомнение относительно ссылки в подпункте i пункта 2*a* на грузоотправителя, о котором нет упоминания в соответствующем положении текста ЮНСИТРАЛ. Если существует необходимость упоминания грузоотправителя в пункте 2, следует также сделать ссылку на него в пункте 3.

48. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что, выслушав замечания, высказанные представителями Советского Союза и Соединенных Штатов Америки, он также пришел к мнению о том, что проект, представленный Специальной рабочей группой, представляет сомнительную ценность и может вызвать путаницу. Поэтому он решительно поддерживает текст ЮНСИТРАЛ.

49. Г-жа ОЛОВО (Уганда) говорит, что, по мнению ее делегации, Рабочая группа наделена полномочиями на рассмотрение пункта 1 статьи 4, однако они были, очевидно, распространены также на другие пункты этой статьи. Оратор спрашивает в этой связи, была ли рассмотрена Группой поправка Уганды, содержащаяся в документе A/CONF.89/C.1/L.107.

50. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Рабочая группа была уполномочена также на рассмотрение других пунктов, и в процессе этого она, безусловно, учла предложение, представленное Угандой.

51. Г-н ВАИТИТУ (Кения) говорит, что его делегация поддерживает проект текста, представленный Специальной рабочей группой, и озабочена тем, что столь большое количество делегаций выразило неудовлетворение формулировкой подпункта i пункта 2*a*. Оратор выражает сомнение в том, что фраза, следующая за словами «от его имени», может послужить причиной возникновения коллизии между национальными законами государств и Конвенцией. Если эта фраза будет исключена, его делегация будет вынуждена пересмотреть свою позицию сторонника текста Рабочей группы.

52. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что его делегация, хотя и является членом Специальной рабочей группы, принимала мало участия в разработке текста, который в настоящее время находится на рассмотрении, но выразила в то время свое молчаливое согласие. Однако, выслушав замечания, в частности делегаций Соединенных Штатов Америки и Канады, она начала сомневаться в том, что текст

вносит какое-либо улучшение в проект ЮНСИТРАЛ. Поэтому его делегация будет выступать за сохранение текста ЮНСИТРАЛ, однако, если большинство выскажется за предложение представителя Канады, его делегация поддержит и это предложение.

53. Г-н КЕЛЛЕР (Либерия) говорит, что его делегация поддерживает предложение исключить слова «в соответствии с ... применяемым» в подпункте i пункта 2*a*. Однако слова «в порту погрузки» следует сохранить.

54. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что, по мнению его делегации, проект текста в документе A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1 поднимает больше проблем, чем решает, и поэтому он поддерживает первоначальный текст ЮНСИТРАЛ.

55. Г-н СЕВУН (Финляндия) говорит, что как член Специальной рабочей группы он находится в том же положении, что и представитель Сингапура. Первоначально он считал, что высказанные сомнения относятся к вопросам редакционного характера, однако в настоящее время он убежден в том, что делегация СССР подняла очень важный вопрос. Поэтому он хотел бы, чтобы в подпункте i пункта 2*a* была внесена поправка путем исключения слов «в соответствии с ...применяемым», как это предложено делегацией Канады. Если оставить текст в том виде, в котором он сформулирован, появится возможность для перевозчика включить положение, в соответствии с которым его ответственность будет начинаться лишь в момент поступления груза на борт судна, а это не входило в первоначальные намерения Рабочей группы. Однако он надеется, что эта проблема может получить свое решение в Комитете без передачи ее обратно на рассмотрение Группы.

56. Г-н АРГИРИАДИС (Греция) говорит, что намерение Рабочей группы состояло в том, чтобы сформулировать в пункте 1 принцип, состоящий в том, что ответственность перевозчика простирается от порта погрузки до порта разгрузки, но не далее. Пункт 2 — после указания точного момента, при наступлении которого перевозчик принимает груз в свое ведение, и, следовательно, момента начала его ответственности — предусматривает в подпункте *a* (i) положения о лицах, имеющих право передавать груз перевозчику. По мнению оратора, как этот подпункт, так и подпункт *a* (ii) являются необходимыми. Подпункт ii необходим для обеспечения того, чтобы перевозчик не нес ответственности в то время, когда груз еще находится в ведении властей порта, и лишь этим он отличается от текста ЮНСИТРАЛ.

57. Он без труда присоединяется к предложению представителя Канады относительно подпункта i пункта 2*a*. Он считает, что проект, представленный Рабочей группой с внесенными поправками, будет являться самым приемлемым текстом.

58. Г-н ГОРМАН (Ирландия) говорит, что определенные ирландские круги желают знать, каковы будут последствия в соответствии с Конвенцией, если какая-либо из сторон договора перевозки не сможет по причинам, выходящим за рамки ее контроля, как, например, забастовка, осуществить передачу груза.

59. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что его делегация поддерживает очень четкий текст, представленный Специальной рабочей группой. Исключение заключительной части подпункта i пункта 2*a* сделает значение статьи менее ясным, так как существуют случаи, когда перевозчик может принять в свое ведение груз не на основании договора, закона или обычая, причем одним из примеров является ошибка. Некоторые национальные законодательства содержат положения, предусматривающие такую возможность.

60. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) указывает, что характер договора, о котором говорится в подпункте i пункта 2*a*, не определен; единственный вид договора, определенный в статье 1, — это договор перевозки.

61. По его мнению, слова «в соответствии с договорами либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемым» следует исключить из этого подпункта.

62. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) говорит, что его делегация согласна с замечаниями представителя Советского Союза, которые следует учесть. В свете этих замечаний его делегация предлагает внести поправку в текст, составленный Специальной рабочей группой, путем включения слов «в каком-либо месте» перед словами «в соответствии с договором», с тем чтобы указать, что в случае, если грузоотправитель доставил груз в место, иное, чем место назначения, перевозчик не будет нести ответственности. В ином случае весь подпункт i пункта 2*a* после слов «в соответствии с договором» необходимо будет исключить.

63. Г-н АМОРОСО (Италия) предлагает продолжить обсуждение на следующем утреннем заседании, когда документ A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1 будет представлен на всех рабочих языках.

Заседание закрывается в 18 час. 05 мин

9-е заседание

Вторник, 14 марта 1978 года, 10 час. 20 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF. 89/C.1/SR.9

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5. A/CONF.89/7 и Add. 1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.3, L.33, L.39, L.40, L.76, L.88, L.107, L.121/Add.1)

Статья 4 (окончание)

1. Г-н КАСИЧ (Югославия) поддерживает текст, предложенный Специальной рабочей группой в документе под индексом A/CONF.89/C.1/L. 121/Add.1, поскольку он значительно улучшает проект Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), уточняя тот момент, когда перевозчик принимает груз, и момент, когда груз перестает находиться в его ведении. Делегация Югославии не смогла бы поддержать текст, который не содержал бы таких пояснений. Она понимает причины, исходя из которых на предшествовавшем заседании некоторые делегации высказали оговорки в отношении этого текста, и поэтому она предлагает добавить в подпункты *a* i) и *b* ii) пункта 2 после слов «в соответствии с договором» слово «перевозки». Однако в связи с тем, что это изменение носит редакционный характер, вероятно, его можно передать в Редакционный комитет.

2. Г-н ХЕРБЕР (Федеративная Республика Германии) высказывается в пользу проекта текста, разработанного Специальной рабочей группой, однако поддерживает поправку, представленную устно делегацией Канады на предшествовавшем заседании и направленную на изъятие слов «в соответствии с договором либо законом, или обычаем данного вида торговли», фигурирующих в подпункте i пункта 2*a*, поскольку перевозчик должен нести ответственность за ущерб, причиненный грузу, независимо от того, был ли или нет груз передан в соответствии с обычаями.

3. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что его делегация не возражает против изменений, предложенных Специальной рабочей группой к подпункту i пункта 2*a*, несмотря на то, что сначала она высказалась за первоначальный текст. Однако, если будут изъяты слова «в соответствии с договором либо законом, или обычаем данного вида торговли», необходимо будет также изъять слова «применяемым в порту погрузки», поскольку иначе подпункт *a* i) не охватывает случай, когда груз передается перевозчику за пределами портовой зоны, и невозможно будет установить, в какой момент возникла его ответственность. Необходимо таким образом толковать пункт 1 и подпункт i пункта 2*a* как означающие, что, если перевозчик принимает груз за пределами портовой зоны, он несет ответственность с того момента, как груз поступает в эту зону.

4. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) находит удовлетворительным первоначальный текст статьи 4, который в целом разрешает проблемы, касающиеся периода, в течение которого перевозчик признается ответственным, поскольку в этой статье четко говорится, что перевозчик несет ответственность с момента принятия им груза в порту погрузки до момента передачи им груза в порту разгрузки. В проекте Специальной рабочей группы предпринята попытка уточнить момент, начиная с которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, и, таким образом, определяется момент, начиная с которого перевозчик получает груз от грузоотправителя, в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли. В этой связи делегация Чили считает опасным сделать ссылку на договор, поскольку тем самым предусматривается возможность договорного ограничения периода, в течение которого перевозчик несет ответственность. В свете этих соображений она поддержит либо первоначальный текст статьи 4, либо формулировку, предложенную Специальной рабочей группой, при условии изъятия из подпункта i пункта 2*a* слов «в соответствии с договором либо»; с другой стороны, ссылка на закон или обычаи является важной в той мере, в какой она устанавливает критерий, позволяющий определить момент, начиная с которого перевозчик несет или прекращает нести ответственность.

5. Г-н РАМИРЕС ИДАЛЬГО (Эквадор) поддерживает в принципе текст Специальной рабочей группы, однако отмечает, что подпункт i пункта 2*a* может вызвать целый ряд противоречий между перевозчиками и грузоотправителями. Поэтому делегация Эквадора поддерживает предложение Чили в отношении изъятия слов «в соответствии с договором либо», фигурирующими в этом подпункте.

6. Г-н СОРЕНСЕН (Маврикий) удивлен, что как в проекте ЮНСИТРАЛ, так и в тексте Специальной рабочей группы упоминаются обычаи и договорные положения. Каким образом Конвенция, целью которой является унификация права, может ссылаться на обычаи, которые не были кодифицированы, являются предметом модификации и могут различным образом толковаться в зависимости от того судебного органа, в который будет передана данная тяжба? Кроме того, опасно делать ссылку на договор, поскольку эта ссылка оставляет решение

данного вопроса на усмотрение сторон, то есть в конечном счете — на усмотрение перевозчика. Независимо от того, будет ли изъято упоминание договора или же будет уточнено, что подразумевается под «принятием» и «доставкой», ничто не помешает сторонам — в сущности, перевозчику — указать в коносаменте, что передача или доставка имели место на борту судна. Таким образом, в ряде коносаментов утверждается, что передача имела место в то время, когда груз находился в трюмах судна, а доставка в то время, когда судно прибыло в порт и груз все еще находился в трюмах. Г-н Соренсен надеется, что его замечание содержит ответ на аргументы, высказанные против предложения, направленного на изъятие ссылки на договор и обычаи в подпункте i пункта 2*a*, и подчеркивает, что необходимо по примеру Гаагских правил определить в Конвенции обязательные пределы, в рамках которых стороны договора перевозки не могут ни задержать начало, ни приблизить конец периода, в течение которого перевозчик несет ответственность.

7. Кроме того, ссылаясь на косвенные упоминания о портовых властях в пункте 2*c* первоначального текста и подпункте iii текста, представленного Специальной рабочей группой, г-н Соренсен отмечает, что Маврикий централизовал администрацию портовой зоны в руках одного органа, который, как это имеет место в других странах, обеспечивает внутреннюю безопасность (борьба с контрабандой), и, в частности, учитывая его ограниченные средства, следит за оптимальным использованием портовой инфраструктуры (оптимальное распределение бригад докеров, ангаров и т. д.). Поэтому, по мнению делегации Маврикия, существование портовых властей не имеет ничего общего с отношениями, которые существуют между грузоотправителем и перевозчиком во время принятия груза или между перевозчиком и грузополучателем во время доставки. Таким образом, нельзя утверждать, что существование портовых властей может составлять особую форму доставки, и поэтому г-н Соренсен предлагает изъять пункт 2*e* первоначального текста и подпункт *b* iii) текста, представленного Специальной рабочей группой, в том случае, если этот текст будет сохранен Комитетом.

8. Наконец, ссылаясь на последнее предложение статьи 28 правил процедуры, представитель Маврикия предлагает новую формулировку пункта 2, фиксирующую обязательные пределы, применяемые к морскому этапу перевозки, независимо от того, какими являются положения договора, и предусматривающими тот случай, когда оплошность совершает грузополучатель, и учитывающими обстоятельства, которые не могут быть никому вменены в вину. Г-н Соренсен надеется, что текст, который он зачитает, поможет улучшить формулировку окончательного текста статьи 4:

«В целях пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия им груза, однако не позднее погрузки на борт, до момента доставки им груза, однако не ранее выгрузки с борта:

a) путем передачи его грузополучателю;

b) в случае, когда грузополучатель отсутствует, путем передачи его в распоряжение упомянутого грузополучателя, должным образом уведомленного, на его склады, на склады третьих лиц, определенных по его выбору, или в любое другое место, надлежащим образом выбранное;

c) в случаях, когда невозможно определить или уведомить грузополучателя, путем передачи груза третьему лицу, определенному судебными органами, или в соответствии с законами и правилами, применяемыми в порту назначения».

9. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что его делегация предпочитает утвердить подпункт i пункта 2*a* первоначального текста, однако, если большинство участников будут возражать против него, она будет в этом случае голосовать за текст, представленный Специальной рабочей группой, который американская делегация предложила изменить на предшествующем заседании. Ничто в пункте 1 не обязывает перевозчика получить груз в заданное время, в то время как в пункте 2 предпринята попытка отменить пункт 1, уточнив, что перевозчик несет ответственность за груз в то время, когда в соответствии с договором грузоотправитель передает этот груз ему. В соответствии с пунктом 2 договор становится лишь документом, в соответствии с которым перевозчик вступает во владение грузом, поскольку в нем, в частности, предусматривается случай отсутствия договора и случай определенных видов торговли. Кроме того, упоминание договора в пункте 2 имеет то преимущество — скорее для грузоотправителя, чем для перевозчика, — что оно предвидит тот случай, когда перевозчик вступает во владение грузом в пункте, расположенном за пределами портовой зоны, и несет с того момента ответственность. Кроме того, делегация Австралии разделяет точку зрения делегации Японии в отношении сохранения слов «в порту погрузки», если будут изъяты слова «в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли». Впрочем, если большинство участников считает, что сохранение слов «в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемым в порту погрузки» явится источником двусмысленности как для перевозчика, так и для грузоотправителя, то в этом случае будет предпочтительно полностью изъять эту фразу.

10. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) отмечает, что текст, представленный в документе A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1, не отвечает ожиданиям делегаций, и поэтому будет бесполезно вновь передавать его Специальной рабочей группе. Независимо от того, проведет ли Комитет голосование по статье 4 или передаст ее на рассмотрение Редакционного комитета, оратор хотела бы прежде всего высказать свои замечания по пункту 1. В этой связи г-жа Рихтер-Ханнес указывает, что ее делегация отдает предпочтение формулировке, предложенной ею в

документе A/CONF.89/C.1/L.88, которая в отличие от аналогичных поправок, представленных различными делегациями, не преследует цели изменения пункта 1 по существу и пользуется поддержкой определенного числа делегаций.

11. Переходя к пункту 2, она отмечает, что ее делегация готова поддержать проект ЮНСИТРАЛ, но, если большинство участников выскажется за формулировку, предложенную Специальной рабочей группой, будет предпочтительнее исключить выражение «в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемым в порту разгрузки». Она обращает внимание членов Комитета на замечания, сделанные ее делегацией в документе A/CONF.89/C.1/L.88, согласно которым для заполнения существующего в международном праве пробела необходимо определить права и обязательства посредников, через которых проходит груз до погрузки и особенно после разгрузки. Содержащееся в пункте 2 определение доставки не решает данной проблемы, и совершенно необходимо установить режим, предоставляющий перевозчику право регресса.

12. Г-н СЕВОН (Финляндия) говорит, что на предыдущем заседании делегация Финляндии поддержала поправку Канады, предлагающую исключить фразу «в соответствии с договором..., применяемым» из подпункта i пункта 2*a* статьи 4, содержащуюся в проекте Специальной рабочей группы, но в настоящее время она отдает предпочтение поправке Соединенных Штатов, предполагающей исключение как этой фразы, так и слов «в порту погрузки». Таким образом, Финляндия более не поддерживает предложения Канады и присоединяется к поправке Соединенных Штатов.

13. Г-жа ОЛОВО (Уганда) поддерживает поправку Соединенных Штатов в той степени, в какой она не отходит от первоначального текста, но считает, что предложение об исключении должно относиться также и к подпункту ii пункта 2*b*. Уганда напоминает также о своей собственной поправке (A/CONF. 89/C.1/L.107), предполагающей включение дополнительного уточняющего элемента, касающегося прекращения ответственности перевозчика в случае неполучения грузополучателем груза, но признает, что в данном контексте слова «разумного периода времени», возможно, являются слишком неясными. Поэтому продолжая настаивать на своей поправке, делегация Уганды заявляет, что она готова поддержать любую другую поправку, преследующую аналогичную цель.

14. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) говорит, что в статье 4 проекта ЮНСИТРАЛ, в предложении Скандинавских стран (A/CONF.89/C.1/L.35) и в тексте Специальной рабочей группы выражена одна и та же мысль, предполагающая, в частности, что ответственность перевозчика начинается с момента принятия им груза. Но условия принятия груза неодинаковы в различных портах и в различных случаях и зачастую вовсе не являются четкими. Таким образом, предложение Скандинавских стран направлено на то, чтобы облегчить толкование положения, сформулированного в статье 4, и на то, чтобы сделать это толкование связным. Однако если некоторые делегации считают, что содержащееся в подпункте i пункта 2*a*, предложенного Скандинавскими странами, выражение «в соответствии с договором либо законом или обычаем» является двусмысленным и вызывает большее число проблем, чем решает, то можно исключить его при условии одновременного исключения слов «в порту погрузки», которые связаны с выражением «законом или обычаем данного вида торговли». Сохранение слов «в порту погрузки» придаст этому подпункту смысл, который в него не был заложен первоначально.

15. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) говорит, что его делегация поддерживает содержание поправки Скандинавских стран, которое прослеживается также в проекте, представленном Специальной рабочей группой. Фактически эти предложения устраняют присущее первоначальному проекту несоответствие между подробно описанным определением того момента, когда заканчивается период ответственности перевозчика, и описанием того момента, с которого этот период начинается. Но многие делегации высказали критические замечания по формулировке «в соответствии с договором либо законом или обычаем», содержащейся в подпункте i пункта 2*a* обоих предложений. В этой связи делегация Бельгии отмечает, что Конвенция должна провозглашать принципы, а не предусматривать, как это имеет место в данном случае, все элементы, которые необходимо учитывать при определении момента принятия груза перевозчиком. Изучаемое положение необходимо рассмотреть с учетом ряда элементов фактического и правового характера; критикуемая же формулировка преследует лишь ту цель, чтобы указать, как следует понимать принятие груза перевозчиком. С другой стороны, если существует опасность того, что эта формулировка вызовет трудности, то без нее можно обойтись, поскольку она не будет способствовать достижению ставящейся перед ней цели дать необходимые указания судье, назначенному для проведения судебного разбирательства. Во всяком случае, на практике судья будет ссылаться на обычаи или законодательство, касающееся морских торговых перевозок, даже тогда, когда это не указано в тексте. В заключение делегация Бельгии заявляет о своей поддержке проекта, представленного Специальной рабочей группой при условии, что будет изъята ссылка на закон или обычную практику.

16. Г-н ВАНДЕНЕШ (Франция) говорит, что делегация Франции поддерживает текст пункта 2*a*, представленный Специальной рабочей группой, а также предложение об исключении, внесенное делегацией Соединенных Штатов Америки на предыдущем заседании.

17. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что важным элементом положения, предусмотренного в пункте 2, является то, что оно уточняет вопрос ограниче-

ния периода ответственности перевозчика моментом принятия им груза и моментом доставки груза и что, по его мнению, после того, как этот вопрос будет урегулирован, в связи с ним больше не должно возникать никаких трудностей. Текст ЮНСИТРАЛ является более ясным в этом отношении, поскольку в нем указывается следующее: «считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента, когда он принял груз, до момента, когда он сдал его». Все, что было впоследствии включено в текст Специальной рабочей группы, не является необходимым и лишь усложняет положение. Фактически договор предполагает возможность согласования грузоотправителем и перевозчиком вопроса о том, что перевозка будет осуществляться иным образом, и в действительности имеют место случаи, когда груз доставляется не в порт. Желание предусмотреть все случаи связано с опасностью вернуться к правилу «с момента погрузки до разгрузки»; поэтому предпочтительнее будет не упоминать договор в рассматриваемом положении. Текст ЮНСИТРАЛ является более ясным, поскольку факт принятия груза перевозчиком в нем используется лишь для определения момента, с которого начинается период ответственности перевозчика.

18. Во-вторых, делегация Индии отмечает, что проект ЮНСИТРАЛ и проект Специальной рабочей группы отличаются друг от друга лишь в одном аспекте, то есть в том, что касается содержания пункта 2*a* второго текста (A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1, в котором дается определение принятия груза. Таким образом, члены Комитета должны высказать свои замечания именно по этому пункту.

19. И наконец, делегация Индии поддерживает поправку Германской Демократической Республики (A/CONF.89/C.1/L.88), которая касается содержания, и предполагает исключение слов «в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки» в конце пункта 1 статьи 4 проекта ЮНСИТРАЛ и, таким образом, четко указывает, что единственным важным моментом данного положения является тот факт, что груз находится в ведении перевозчика. Поправка Уганды (A/CONF.89/C.1/L.107) также является полезной, поскольку уточняет формулировку данного пункта.

20. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) поддерживает текст, представленный Специальной рабочей группой, с предложенной Соединенными Штатами поправкой (см. 8-е заседание, пункт 42) и с уточнениями делегации Австралии, смысл которых сводится к тому, что в соответствии с положениями предлагаемого пункта 2 считается, что груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки с момента принятия им груза.

21. В отличие от этого Соединенное Королевство возражает против поправки, представленной Германской Демократической Республикой, поскольку последняя приведет к тому, что режим, предусматриваемый в отношении морской перевозки, будет применяться и к внутренним перевозкам, независимо от того, какое действует национальное законодательство.

22. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) снимает предложение Канады, предусматривающее изъятие слов «в соответствии с договором.., применяемым» из текста пункта 2 статьи 4, предложенного Специальной рабочей группой, и присоединяется к поправке Соединенных Штатов, поддержанной другими делегациями.

23. Г-н НЗАПУ (Заир) высказывает пожелание, чтобы текст, представленный Специальной рабочей группой, был вновь направлен последней с предложениями делегации Маврикия для окончательной доработки его редакции, после чего этот текст, возможно, будет одобрен всеми делегациями.

24. Г-н СОРЕНСЕН (Маврикий) уточняет, что его делегация не вносила официального предложения, а лишь попыталась высказать в порядке общей информации те соображения, которые, вероятно, следовало бы учесть при разработке окончательной формулировки статьи 4. Эти соображения касаются необходимости установления обязательных пределов периода ответственности перевозчика и нецелесообразной ссылки на какой-либо орган порта в подпункте iii пункта 2*b*.

25. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что предложения Маврикия будут переданы на рассмотрение Редакционного комитета.

26. Г-н ВАИТИТУ (Кения) говорит, что его делегация пересмотрела свою позицию со времени проведения предыдущего заседания и в настоящее время поддерживает текст Специальной рабочей группы с поправкой, предложенной к нему Соединенными Штатами. Но делегация Кении обеспокоена замечаниями делегации Индии, касающимися связи, существующей между определением, содержащимся в пункте 2, и определением, содержащимся в пункте 1. По его мнению, Комитету необходимо заранее согласовать приемлемую формулировку пункта 1, прежде чем высказаться по пункту 2.

27. Г-н АРГИРИАДИС (Греция) отмечает, что предложение Германской Демократической Республики, предусматривающее, что перевозчик несет ответственность также за пределами порта погрузки и порта разгрузки, уже было отклонено Комитетом во время принятия пункта 5 первой статьи. Тогда Комитет постановил, что перевозчик не несет ответственности за пределами портов погрузки и разгрузки, поскольку он считал, что этот вопрос должен быть решен при разработке конвенции о смешанных перевозках.

28. Представитель Греции напоминает, что аналогично Греции некоторые страны, в которых внутренние перевозки регулируются обязательными правилами, не могут согласиться с тем, чтобы устанавливаемые в данной Конвенции пределы ответственности применялись также к внутренним перевозкам. Поэтому он поддерживает текст, представленный Специальной рабочей группой, с предложенной Сое-

диненными Штатами поправкой. Он не разделяет мнение представителя Уганды по данному вопросу, который считает, что если Комитет решит изъять из этого подпункта ссылку на законодательство или обычную практику в порту погрузки, то он должен изъять такую ссылку также из подпункта *b* ii). Фактически он считает, что, если в упоминании порта погрузки нет необходимости, ссылка на порт разгрузки является совершенно необходимой.

29. Г-н КАСТРО (Мексика) частично присоединяется к заявлению представителя Индии. Он считает, что Комитет должен сохранить первоначальный текст ЮНСИТРАЛ, но он не возражает против того, чтобы он поставил на голосование текст Специальной рабочей группы с предложенной Соединенными Штатами поправкой.

30. Г-н АМОРОСО (Италия) считает, что вновь передавать на рассмотрение Редакционного комитета предложение Маврикия нельзя, поскольку оно представляет собой предложение по существу, касающееся обязательных минимальных пределов и ссылки на какой-либо орган порта. Предложив Редакционному комитету учесть это предложение, Комитет заставит его выйти за пределы своих полномочий.

31. Г-н ГОНДРА (Испания) считает, что статья 4, вызвала большую путаницу. Причина этой путаницы заключается в том, что в основе статьи 4 лежат два различных критерия установления периода ответственности перевозчика. В пункте 1 предусматривается географический критерий (порт погрузки, перевозка и порт разгрузки), в то время как в пункте 2, хотя он и должен уточнять пункт 1, предусматривается временной критерий (принятие груза и доставка). Но между этими двумя критериями может возникнуть противоречие. Могут, например, иметь место случаи принятия груза за пределами порта погрузки, а доставки груза — за пределами порта разгрузки. Таким образом, путаница объясняется тем, что между двумя принятыми критериями — географическим критерием (порт погрузки, перевозка и порт разгрузки) и временным критерием (принятие груза и доставка) — может возникнуть противоречие. Для того чтобы устранить эту путаницу, следует четко указать, если таковым является мнение Комиссии, что предусмотренный в пункте 1 географический критерий превалирует над временным критерием, предусмотренным в пункте 2, и что ответственность перевозчика не может выходить за пределы периода, в течение которого груз находится в его ведении в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки. Далее будет необходимо, как уже предлагала его делегация, дать определение слову «порт» в статье 1.

32. Г-жа ОЛОВО (Уганда) говорит, что ее делегация не будет настаивать на своем предложении, которое по существу носит редакционный характер, при условии, что Редакционный комитет учтет его.

33. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета высказать свои замечания по тексту пункта 1 статьи 4, представленному ЮНСИТРАЛ (A/CONF. 89/5), и по текстам пунктов 2 и 3 статьи 4, представленным Специальной рабочей группой (A/CONF. 89/C.1/L.121/Add.1). Комитету предлагается проголосовать по представленной Германской Демократической Республикой поправке к пункту 1 текста ЮНСИТРАЛ (A/CONF.89/C.1/L.88), предусматривающей исключение выражения «в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки» в конце данного пункта, а также по внесенной Соединенными Штатами устной поправке к подпункту i пункта 2*a* текста Специальной рабочей группы, предполагающей исключить выражение «в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемым в порту погрузки».

34. *Поправка Германской Демократической Республики отклоняется 41 голосом против 7 при 9 воздержавшихся.*

35. *Пункт 1 статьи 4, представленный ЮНСИТРАЛ, принимается.*

36. *Поправка Соединенных Штатов принимается 48 голосами против 2 при 9 воздержавшихся.*

37. *Пункт 2 с внесенными в него поправками и пункт 3 текста статьи 4, представленного Специальной рабочей группой, принимаются.*

Основные вопросы в отношении статей 5 и 6, представленные на рассмотрение Первого комитета его Председателем (A/CONF.89/C.1/L.132).

38. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ высказывает мнение, что в статье 5 заключен весь смысл проекта конвенции, а также компромисс между различными интересами, которого ЮНСИТРАЛ смогла достичь. Учитывая тесную связь, существующую между статьей 5 и статьей 6, эти статьи необходимо рассматривать совместно. Комитет может придерживаться следующей процедуры: Председатель представит на рассмотрение Комитета в виде вопросов принципы, лежащие в основе статей 5 и 6. Затем Комитет поочередно рассмотрит эти принципы. Завершая рассмотрение каждого принципа, Комитет будет принимать решение по каждому из них. После того как эти решения будут приняты, Комитет изучит статьи 5 и 6, по мере возможности, по пунктам и с учетом представляемых на его рассмотрение поправок.

39. Г-н КАСТРО (Мексика) считает, что после изучения принципов, лежащих в основе статей 5 и 6, Комитету необходимо предусмотреть учреждение Специальной рабочей группы, которой будет поручено рассмотрение поправок, с тем чтобы установить, имеется ли возможность разработки приемлемой для всех формулировки этих двух статей.

40. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что это предложение должно быть рассмотрено после того, как Комитет завершит рассмотрение статей.

41. Затем он зачитывает пять вопросов, отражающих, по его мнению, принципы, лежащие в основе

статей 5 и 6. Эти вопросы формулируются следующим образом:

«1) Следует ли вновь предусмотреть освобождение от ответственности в случае навигационной ошибки?

2) Поддерживает ли Комитет такую формулировку пункта 4 статьи 5, которая предусматривала бы, что на истца в случае ущерба, причиненного пожаром, возлагается бремя доказывания, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов?

3) При попытке установить предел ответственности стоит ли вводить двойной критерий (грузовые места и вес) или будет достаточен один критерий (вес)? И какова должна быть сумма компенсации за единицу груза? В каких случаях ответственность должна быть неограниченной?

4) Следует ли исключить ответственность за задержку из сферы действия данного режима или Конвенции? В случае отрицательного ответа необходимо ли установить особый режим для такого рода ущерба или его следует рассматривать на тех же основаниях, что и ущерб, вызванный утратой? В том случае, если будет отдано предпочтение установлению особого режима, на какой основе следует устанавливать предел ответственности: на основе суммы фрахта или суммы, кратной фрахту?

5) Каков метод определения расчетной единицы?»

42. Председатель предлагает делегациям внести на рассмотрение другие принципы, если они считают, что не все принципы были отражены.

43. Г-н РАЙ (Аргентина) считает, что в вопросах, предложенных вниманию Комитета, отражены основные моменты. Но он желал бы внести два предложения. Во-первых, он предлагает, чтобы каждая делегация высказалась в индивидуальном порядке по каждому пункту. Во-вторых, он предлагает сформулировать шестой вопрос, с тем чтобы выяснить, поддерживают ли делегации основной принцип, закрепленный в пункте 1 статьи 5, что в конечном счете сводится к выяснению того, уловлетворены ли делегации положением об освобождении перевозчика от ответственности, предусмотренным в пункте 1 статьи 5. Фактически этот вопрос очень важен, что подтверждается поправкой, в которой группа стран предложила провести инверсию принципа, изложенного в пункте 1 статьи 5, который предусматривает, в частности, освобождение от ответственности при отсутствии ошибки.

44. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ задает делегации Аргентины вопрос о том, может ли она представить в письменной форме принцип, который, по ее мнению, должен быть рассмотрен Комитетом.

45. Г-н ХЕННИ (Алжир) желал бы включить в предложенный Председателем список вопрос, касающийся предоставления грузоотправителю и перевозчику возможности повышать с общего согласия степень ответственности перевозчика и вытекающих из этого последствий.

46. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ считает, что, несмотря на важность данного вопроса, речь в данном случае идет не о принципе, а об уточняющем вопросе, который можно будет рассмотреть после того, как Комитет изучит пункт 4 статьи 6.

47. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) выражает пожелание, чтобы членам Комитета был представлен текст вопросов, предложенных Председателем.

48. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) желал бы знать, какие вопросы, предложенные Председателем, будут рассматриваться совместно.

49. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ уточняет, что вопросы будут рассматриваться поочередно. После того как рассмотрение вопросов закончится, делегации получат общее представление о данной системе, и тогда Комитет сможет принять решение путем голосования по каждому принципу. Кроме того, Председатель предлагает ограничить с целью экономии времени выступления в поддержку и против того или иного принципа двумя или тремя делегациями. Впоследствии статьи 5 и 6 будут рассмотрены совместно с представленными поправками, некоторые из которых поступят на заключительной стадии обсуждения вышеупомянутых принципов. Будет невозможно все время рассматривать пункт за пунктом, поскольку некоторые решения, касающиеся статьи 5, будут зависеть от решений по статье 6: например, ряд делегаций согласится с установлением ответственности на основании навигационной ошибки в том случае, если пределы ответственности будут разумными.

50. Г-н РАЙ (Аргентина) считает, что Председатель предложил прекрасную систему. Он желал бы, чтобы дополнительный вопрос, предложенный делегацией Аргентины, был сформулирован следующим образом: «Одобряете ли вы формулировку пункта 1 статьи 5, то есть принцип ответственности, основанной на ошибке, при котором с перевозчика снимается всякая ответственность, если он сможет доказать, что с его стороны не было допущено никакой ошибки? Имеются ли у вас предложения относительно формулировки данного пункта?»

51. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что для внесения принципов на рассмотрение Комитета у делегаций имеется в распоряжении еще одно дневное заседание.

52. Г-н АМОРОСО (Италия) задает вопрос о том, когда будут приниматься решения путем голосования?

53. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ уточняет, что после завершения рассмотрения принципов по каждому из них будет приниматься решение путем голосования.

54. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) желал бы внести на рассмотрение в связи с третьим принципом, выдвинутым Председателем, вопрос о пределе ответственности. Что касается размеров компенсации за каждую единицу отгрузки, то желательно было бы знать, при каких обстоятельствах ответственность в этом случае должна быть неограниченной.

55. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегации Норвегии представить свой вопрос в письменном виде.

56. Г-н КАСТРО (Мексика) желал бы, чтобы вопрос предоставления слова ораторами регулировался принципом справедливого географического распределения, с тем чтобы было предоставлено слово большинству ораторов Группы 77, которая не может сама назначать их, поскольку речь идет о Конференции полномочных представителей, и было принято решение о том, что выступления в поддержку или против принципов должны делаться делегациями в индивидуальном порядке.

Заседание закрывается в 13час. 05мин.

10-е заседание

Вторник, 14 марта 1978 года, 15 час. 05 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF. 89/C.1/SR.10

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции *(продолжение)* **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF. 89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L. 113,L.118)**

Основные вопросы в отношении статей 5 и 6, представленные на рассмотрение Первого комитета его Председателем (продолжение) *(A/CONF.89/C.1/L.132)*

1. Г-н РАМБЕРГ (наблюдатель от Международного морского комитета) говорит, что нет сомнений в том, что делегации знают о так называемых рекомендациях в отношении Гаагских правил, которые появились в результате работы Конференции ММК 1974 года. Не вдаваясь в причины, которые вызвали появление этих рекомендаций и которые изложены в документе A/CONF.89/7, стр. 106—114, он хотел бы затронуть некоторые вопросы, относящиеся к обсуждению возможного нового введения возражений на основании навигационной ошибки.

2. На Конференции ММК 1974 года были высказаны многочисленные возражения против любого такого изменения в распределении рисков, какое в настоящее время предлагается в статье 5 проекта Конвенции, и соответственно была предпринята попытка разработать более широко приемлемое компромиссное решение посредством устранения возражений на основании ошибки в управлении судном и сохранения возражений на основании навигационной ошибки и пожара.

3. Оценка ММК настоящей ситуации сводится к тому, что судовладельцы опасаются, что их клиенты не будут заинтересованы в приобретении большего покрытия риска, чем это предусмотрено в Гаагских правилах и Протоколе 1968 года, или в системе, которая вынудит их покупать у судовладельцев ту часть покрытия, которую они в настоящее время приобретают у своих страховщиков груза. Со своей стороны, грузоотправители руководствуются не соображениями необходимости согласованной общепринятой правовой системы, а соображениями денежных затрат. Они считают, что в конечном счете они должны будут нести все расходы по риску, связанные с выплатой страховых премий за груз, и часть расходов по фрахту, связанных со страхованием судовладельцев в Клубах взаимной защиты и возмещения; кроме того, они считают, что изменения в балансе соответствующих стоимостных элементов не будут отвечать их интересам. Во-первых, расширение у страховщиков груза возможностей возбуждения регрессивных исков увеличит расходы по рассмотрению претензий и тем самым увеличит совокупные «расходы по риску». Во-вторых, изменение в распределении риска может противоречить интересам тех стран, которые пытаются поощрять своих импортеров покупать на так называемых условиях каф, а не на условиях сиф, с тем чтобы сэкономить иностранную валюту, обеспечив страхование на внутреннем рынке.

4. В отношении будущего развития морского права он предвидит разнообразные возможности. Конференция может, как искренне надеется ММК, закончиться полным успехом, и проект конвенции может быть принят, с тем чтобы эффективно заменить Гаагские правила. Однако, если Конференция не выполнит свою задачу, для нее было бы лучше закончиться полным провалом, чем частичным успехом, поскольку частичный успех приведет к возникновению такой ситуации, при которой одни страны будут применять Гаагские правила, другие — Протокол 1968 года, а третьи — Конвенцию Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), в то время как четвертые не будут применять ни один из этих документов. В результате сложится хаотичная ситуация, выиграют от которой лишь юристы.

5. Г-н ШАЛЛИНГ (наблюдатель от Международ-

ного союза морского страхования) говорит, что он хотел бы уточнить, что услуги, предоставляемые морским страхованием международной торговле, по-прежнему будут предоставляться независимо от системы ответственности, установленной в новой Конвенции, поскольку морское страхование носит достаточно гибкий характер, для того чтобы приспособиться к изменяющимся условиям.

6. МСМС проанализировал проект конвенции на основе имеющейся у него информации о том, каким образом функционирует на практике система страхования и с особым учетом экономических последствий предлагаемого нового документа. В принципе существуют два метода страхования: страхование груза, которое приобретается покупателем или продавцом на основе реальной стоимости груза и действует на протяжении всего периода перевозки, и страхование ответственности, которое защищает перевозчика. В случае страхования ответственности необходимо не только определить степень утраты или ущерба, но и выяснить также, несет ли перевозчик ответственность в соответствии с существующим законодательством или условиями договора. Нет сомнения в том, что существует необходимость в обоих видах страхования.

7. Важно, чтобы существовал экономически обоснованный баланс между двумя видами страхования. Если ответственность возрастет, то страховщик груза вынужден будет расширить свои регрессивные иски, а это приведет к судебным тяжбам и повысит общие расходы по страхованию. Гаагские правила установили баланс между двумя страховыми системами, который поддерживал регрессивные иски на приемлемом уровне. Изъятие навигационной ошибки и пожара играло важную роль в этом балансе, поскольку совокупные убытки, как правило, исключались из ответственности. В соответствии с новой предлагаемой системой морской перевозчик будет нести ответственность в большинстве случаев совокупных убытков, и страховщики груза, естественно, прибегнут к вендикации, в то время как в соответствии с настоящей системой совокупные убытки возмещаются за счет грузовой страховки, а риск убытков распределяется между большим числом страховщиков.

8. Необходимо учитывать, что совокупные расходы по производству, распределению, перевозке, страхованию и защите груза падают в конечном счете на потребителя. Груз и ответственность должны страховаться, а в настоящих условиях трудно предвидеть, каким образом изменение в распределении риска между владельцем груза и перевозчиком будет иметь какое-либо воздействие, отличное от изменения страхового покрытия.

9. В заключение он отмечает, что для развивающихся стран было бы легче создавать рынок морского страхования, основываясь на страховании груза, а не на страховании ответственности.

10. Г-жа ЛЕЖЕНДР (наблюдатель от Международной торговой палаты) говорит, что, оценивая перед Конференцией проект конвенции, МТП глубоко озабочена экономическими последствиями предлагаемой новой системы и возможностью роста транспортных издержек, который в конечном счете ляжет на потребителей перевозимых грузов. Проведя консультации с перевозчиками, страховщиками и грузоотправителями, МТП пришла к выводу, что такой рост будет неизбежным следствием дополнительного бремени ответственности, которое в соответствии с предлагаемой Конвенцией будет возложено на перевозчика. Позиция МТП была изложена ЮНСИТРАЛ и отражена в документе A/CONF.89/7.

11. Если перевозчики будут вынуждены приобретать большее страховое покрытие ответственности, чем они это делают в настоящее время, расходы судовладельцев, несомненно, возрастут. Кроме того, как отметил наблюдатель МСМС, нельзя ожидать какого-либо сокращения расходов по страхованию груза. Эти последствия по двум причинам будут более тягостными для развивающихся стран, чем для стран со старыми морскими традициями: во-первых, Клубы взаимной защиты и возмещения являются на практике единственными органами, способными предоставить судовладельцам требуемое дополнительное покрытие, а они в основном расположены в развитых странах; во-вторых, проект конвенции в результате изменения распределения рисков будет скорее препятствовать, чем поощрять деятельность страховщиков груза, возникающую в развивающихся странах в области перевозки грузов морем.

12. Поэтому МТП считает необходимым вновь ввести в статью 5 проекта изъятие навигационной ошибки.

13. Г-н ФРАНСИНИ (наблюдатель от Латиноамериканской ассоциации судовладельцев) говорит, что Ассоциация считает, что, хотя в других видах перевозок перевозчик может нести ответственность за ошибку, вину или небрежность, допущенную с его стороны или со стороны его служащих или агентов, риски, связанные с морской перевозкой, не могут быть приравнены к рискам, возникающим в случае других форм перевозки, несмотря на технический прогресс, достигнутый в отношении безопасности мореплавания. Большое число факторов, таких как продолжительность рейса, естественные условия и различные решения, принимаемые капитаном, находятся вне контроля судовладельцев и оправдывают сохранение изъятия навигационной ошибки, предусмотренное в Гаагских правилах. Что касается распределения риска между страхованием груза и страхованием ответственности, то устранение изъятия не принесет каких-либо дополнительных выгод какой-либо из заинтересованных сторон, однако повысит расходы грузоотправителя и, следовательно, стоимость груза для конечного потребителя.

14. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что позиция, занятая его делегацией в отношении столь важного вопроса, как навигационная ошибка, отличается в определенном отношении от

взглядов тех лиц, которые по вполне понятным причинам рассматривают новый предлагаемый баланс рисков как более справедливый по сравнению с режимом, установленным Гаагскими правилами с внесенными в них Брюссельским протоколом поправками. Однако он подчеркивает, что его делегация не считает, что в этом отношении существует какое-либо противоречие между интересами стран, занимающихся морскими перевозками, и стран, выступающих в роли грузоотправителей, а также между развитыми и развивающимися странами.

15. В краткосрочном плане рост степени ответственности перевозчика благоприятно отразится на таких странах, как Соединенное Королевство, имеющих значительные интересы в области судовладения и страхования ответственности, в связи с тем, что это приведет к повышению фрахта и, следовательно, стоимости страхования ответственности и в конечном счете благоприятно отразится также на платежном балансе. Тем не менее его делегация глубоко убеждена, что все, что ведет к росту расходов по морским перевозкам, является нежелательным как с точки зрения национальных интересов, так и с точки зрения международного торгового сообщества.

16. Перенесение на перевозчика ответственности за навигационную ошибку вызовет два очевидных последствия: во-первых, возрастет стоимость страхования ответственности; во-вторых, сокращение стоимости страхования груза не будет соответствовать упомянутому росту. Поэтому его делегация считает, что возражение на основании навигационной ошибки необходимо сохранить по экономическим причинам, причем это мнение она разделяет с рядом других делегаций, которые являются соавторами предложения, изложенного в документе A/CONF.89/C.1/L.113. Он подчеркивает, что позиция его страны была выработана после консультации с заинтересованными торговыми кругами в Соединенном Королевстве, судовладельцами и их страховщиками ответственности, а также владельцами грузов и их страховщиками, причем все из них были единодушны в своих рекомендациях.

17. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что аргументы, выдвинутые представителями различных организаций, непосредственно связанных с морскими перевозками, хорошо обоснованы. Поскольку проблему освобождения от ответственности за ошибку в судовождении следует рассматривать как с экономической, так и с юридической точки зрения, Конференция не должна принимать окончательного решения по ней до тех пор, пока не будут взвешены все экономические последствия исключения этого возражения ответчика из Конвенции. Его делегация считает, что одним из последствий явится увеличение расходов на страхование и фрахтовых ставок, и вряд ли является справедливым, чтобы грузоотправители, судовладельцы и перевозчики, в любом случае страдающие от утраты или повреждения, несли, кроме того, ответственность за ошибку в судовождении со стороны капитана или членов экипажа судна. Его делегация считает целесообразным включить в проект конвенции положение об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении, и в этой связи она внесла соответствующее предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.118.

18. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что его делегация хотела бы более четко изложить свою позицию по вопросу об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении. Начнем с того, что океанские перевозки чреваты особыми опасностями, а компенсация за утрату и повреждение постоянно увеличивается, при этом методы предотвращения такой утраты и повреждения еще не полностью разработаны. Если не будет предусмотрено освобождение от ответственности за ошибку в судовождении, количество судебных процессов, видимо, увеличится. Однако более важным является то, что расширение ответственности перевозчика повлечет увеличение фрахтовых расходов вследствие увеличения затрат, связанных со страхованием ответственности, уровень которого превышает уровень страхования груза и последствия которого будут перекладываться на грузоотправителя, а следовательно, и на потребителя. Поэтому вопрос об ошибке в судовождении следует рассмотреть тщательно в свете потребности удержать общие транспортные затраты в разумных рамках. В настоящее время система ответственности перевозчика, которая по существу является справедливой, направлена на поддержание на минимальном уровне общих затрат, связанных с перевозкой груза.

19. Внося предложение о перемещении рисков, следует учитывать следующие моменты: во-первых, затраты, связанные со страхованием ответственности, превышают затраты, связанные со страхованием груза; во-вторых, любое увеличение ответственности перевозчика немедленно найдет отражение в увеличении фрахтовых ставок в результате проведения консультаций между организациями линейных конференций и перевозчиками; в-третьих, увеличение фрахтовых ставок не только возложит дополнительное бремя на грузоотправителя, но также увеличит затраты потребителя и может нарушить равновесие, установившееся в международной экспортной торговле в плане конкуренции; в-четвертых, рынок взаимного возмещения и страхования ограничен небольшим количеством стран, и поэтому любое увеличение расходов, связанных со страхованием ответственности, может оказать значительное влияние на национальные платежные балансы, особенно в развивающихся странах; в-пятых, отказ исключить ответственность за ошибку в судовождении устранит основание для функционирования системы общих аварий, ибо по меньшей мере 90% случаев общих аварий является результатом ошибки в судовождении, и если судовладелец будет нести ответственность, вкладчики в систему общих аварий будут обращаться к судовладельцу для покрытия своих вкладов. В такой ситуации

система общих аварий может оказаться бессмысленной.

20. Взвесив все последствия отказа от освобождения от ответственности за ошибку в судовождении, его делегация пришла к выводу о том, что положение об освобождении от ответственности следует сохранить в новой Конвенции.

21. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что его делегация желает вновь заявить о своей поддержке текста ЮНСИТРАЛ, в котором исключается освобождение от ответственности в случае ошибки в судовождении. Мексика, которая создает свой собственный торговый флот и которая вполне сознает, что для успешного вклада в развитие национальной экономики он должен быть эффективным, считает, что распределение рисков в новой Конвенции должно быть как можно более справедливым. Вопрос ошибки в судовождении имеет серьезные последствия, ибо независимо от того, покрыт ли ущерб или повреждение за счет страхования груза или страхования ответственности, фактический факт утраты или повреждения оказывает тем не менее отрицательное влияние на страны, которые пытаются осуществлять развитие торгового флота. На Конференции было заявлено, что любое изменение в распределении рисков приведет к значительному увеличению фрахтовых ставок, однако в соответствии с некоторыми исследованиями Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) увеличение вследствие такого изменения будет определяться лишь в 1 процент. Такое увеличение является незначительным по сравнению с увеличением фрахтовой ставки в размере 5 процентов и более, с которым ежегодно или даже каждые шесть месяцев сталкиваются развивающиеся страны. Поэтому нельзя утверждать, что увеличение на 1 процент окажет значительное отрицательное воздействие на национальный платежный баланс.

22. Г-н РАЙ (Аргентина) говорит, что вопросы устранения или сохранения положения об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении являются самыми противоречивыми вопросами всей Конвенции. История законодательства по этому вопросу уходит к 1893 году — к тому времени, с которого соблюдалось положение об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении. Однако в настоящее время высказываются соображения, что быстрое развитие технологии оправдывает исключение положения о такой защите, хотя возможность человеческой ошибки еще остается. Оратор не хотел бы вдаваться в подробное изложение возможности сокращения человеческой ошибки или выбора определенных методов, которые лучше других, и хотел бы лишь сказать, что основным вопросом современного морского права до сих пор является риск и компенсация за ущерб. Вопрос состоит в том, кто будет нести ответственность за выплату такой компенсации: страховщики груза или страховщики ответственности. Различные организации и ЮНКТАД, в частности, подчеркивали необходимость создания странами-грузоотправителями системы страхования груза, а также расширения ее с тем, чтобы она охватывала также некоторые риски, связанные с перевозкой. Таково обоснование, традиционно приводимое с экономической точки зрения для поддержания идеи о защите положения об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении. В 1972 году, когда Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок высказалась за исключение такой защиты, он испытывал глубокое беспокойство по поводу возможных последствий ее исключения в случае общих аварий, столкновений или спасания. Однако в любом из этих случаев можно усомниться в том, что они возникли в результате ошибки в судовождении, что, очевидно, будет иметь серьезные последствия в плане возмещения ущерба. Судовладелец вне всякого сомнения покроет свои риски за счет клубов взаимного возмещения и страхования, однако нельзя сбрасывать со счета экономические последствия. Хотя в настоящее время их масштабы не могут быть точно оценены, несмотря на усилия, прилагаемые специалистами в этой области, радикальное изменение ответственности перевозчика окажет влияние на затраты, связанные со страхованием груза и судна.

23. Г-н ШАХ (Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию) говорит, что он хотел бы разъяснить позицию, занимаемую ЮНКТАД во время обсуждения статьи 5, особо ссылаясь при этом на резолюцию Комитета по невидимым статьям и финансированию ЮНКТАД, которая цитировалась на пленарном заседании.

24. На пятой сессии Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок представители некоторых развитых стран заявили, что статья 5 является неудовлетворительной, ибо в ней отсутствует положение об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении, что, по их мнению, может увеличить общие транспортные и страховые издержки. Их мнения и противоположные мнения других развитых стран изложены в пунктах 6, 8 и 9 доклада Рабочей группы о работе этой сессии[1].

25. Представители тех же стран упомянули исследование ЮНКТАД о страховании морских грузов[2] и резолюцию 9 (VII) Комитета по невидимым статьям и финансированию, в которой поддерживается вывод исследования о том, что необходимо сохранение существующей в настоящее время системы страхования грузов и что без нее нельзя обойтись, а также о том, что любой радикальный сдвиг в распределении рисков от страхования грузов к ответственности перевозчика будет особенно пагубным для интересов развивающихся стран[3]. Было высказано мнение, что статья 5 означает такой радикальный сдвиг[4].

[1] TD/B/C.4/148.
[2] TD/B/C.3/130.
[3] TD/B/C.4/148, пункт 10.
[4] Там же, пункт 11.

26. Возражения развивающихся стран содержатся в пунктах 12 — 16 доклада. Эти страны заявляют что между статьей 5 и резолюцией 9 (VII) не существует никакого противоречия, поскольку, по их мнению, в этой резолюции делается ссылка на «радикальный» сдвиг в распределении риска, конкретно определенный в исследовании Секретариата, в частности, в пунктах 162, 165, 176 и 183, где он описывается как переход от системы ответственности за ошибку к системе абсолютной ответственности и гарантированного коносамента. Поскольку в статье 5 не предусматривается такого изменения режима, они не считают целесообразным приводить данную резолюцию в поддержку предусмотрения в качестве исключения ошибки в судовождении. Страхование груза будет по-прежнему представлять собой систему, и интересы развивающихся стран не пострадают. Далее, резолюция была направлена исключительно на страхование, в то время как Рабочей группе ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ пришлось рассматривать целиком весь вопрос о морской перевозке.

27. Представители развивающихся стран заявили также, что по причине нехватки статистических данных отмечается неопределенность в вопросе о том, будут ли фрахтовые ставки автоматически повышаться во всех видах перевозок. Даже при существовании настоящих Гаагских правил морские фрахтовые ставки значительно возрастают, в среднем на 10—15 процентов, в большинстве видов торговли. Даже если ставки будут повышаться в некоторых видах перевозок в силу статьи 5 — а на основе исследования ряда видов перевозок было установлено, что повышение составит приблизительно 0,01—0,02 процента, что отражено в докладах двух развитых стран, направленных ЮНСИТРАЛ, — они готовы пойти на то, что, по их мнению, является «незначительной жертвой с целью получения больше гарантий в результате применения системы ответственности, предлагаемой в проекте конвенции». Они высказали также мнение о том, что по мере роста торгового флота их стран страхование ответственности будет покрывать значительную долю местного рынка страхования. Главное в их точке зрения было поддержано также представителями некоторых развитых стран[5].

28. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что его делегация считает, что если некоторое незначительное повышение стоимости страхования в результате увеличения ответственности перевозчика в случае исключения положения об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении и будет иметь место, то оно будет не столь значительным, как это предполагается. В конечном счете страхование ответственности обходится значительно дешевле, чем страхование груза, и перевозчик будет иметь дело в основном с первым видом страхования. В связи с тем, что не имеется достаточных статистических данных, необходимых для определения точных размеров любого такого повышения стоимости, его не следует преувеличивать путем сравнения с убытками, которые может понести грузоотправитель в том случае, если перевозчику будет дано право ссылаться на предусмотренные в существующих правилах положения об освобождении от ответственности.

29. Его делегация уделила некоторое внимание случаю, в котором капитан судна будет также являться совладельцем данного судна, а не просто служащим или агентом перевозчика, а также весьма сложному положению, в котором окажется грузоотправитель в случае совершения капитаном ошибки в судовождении. Она сделала вывод, что, возможно, будет лучше, если ответственность за ошибку в судовождении будет возлагаться на перевозчика во всех случаях, за исключением тех, когда можно доказать, что такая ошибка была вызвана элементом общей аварии или обстоятельством непреодолимой силы.

30. Г-н ПОПОВ (Болгария) говорит, что его делегация выступает за восстановление в тексте положения о том, что ошибка в судовождении является основанием для освобождения перевозчика от ответственности. Он поддерживает замечания, высказанные по данному вопросу рядом других делегаций, в частности делегацией Советского Союза. Он добавляет, что, по его мнению, голосование, которое в некоторых случаях, несомненно, является полезным, вряд ли будет способствовать решению данного вопроса.

31. Г-н АМОРОСО (Италия) вновь подчеркивает, что его делегация выступает за то, чтобы была разработана новая Конвенция, обеспечивающая бóльшую защиту интересов грузоотправителя. Общая позиция заключается, конечно, в том, что за сохранение положения об ошибке в судовождении как основании для освобождения перевозчика от ответственности высказались именно те страны, которые выступают в защиту интересов перевозчика. Однако Италия приняла свое решение лишь после должных консультаций со всеми заинтересованными кругами, включая грузоотправителей, поддержавших это решение. Кроме того, несмотря на объем импорта и экспорта Италии, который относится к числу крупнейших в мире, и на размеры ее торгового флота, лишь 20 процентов ее грузов перевозится на итальянских судах, в то время как остальные 80 процентов перевозятся судами, плавающими под флагами других стран.

32. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что его делегация поддерживает текст ЮНСИТРАЛ и возражает против включения положения об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении. В пункте 1 статьи 5 предусматривается справедливый и рациональный подход к вопросу распределения ответственности между перевозчиком и грузоотправителем, поскольку в нем просто указывается, что перевозчик несет ответственность за убытки, имеющие место в период его ответственности, если только он не докажет, что такие убытки не были

[5] Там же, пункт 17.

вызваны проявленной им небрежностью. С другой стороны, в соответствии с положениями статьи 12 перевозчик может возлагать такую ответственность на грузоотправителя. В данный момент предлагается добавить положение, согласно которому грузоотправитель будет нести ответственность за убытки в том случае, если перевозчик сможет доказать факт проявленной им небрежности; однако ничего не говорилось о необходимости включения аналогичного положения в статью 12. Такое предложение кажется по крайней мере с первого взгляда странным, пренебрегающим как здравым смыслом, так и справедливостью. В его основе лежит концепция о том, что изъятие положения об ошибке в судовождении как основании для освобождения от ответственности приведет к повышению фрахтовых ставок и расходов грузоотправителя. Это равносильно утверждению, что соблюдаемая перевозчиком норма тщательного обращения с грузом является столь низкой, что если на него будет возложена такая же ответственность, как и на других лиц, то это будет означать возложение на перевозчика чрезвычайно большой ответственности. Странно, что страны с хорошо развитыми морскими флотами пытаются доказать членам Комитета, что эти флоты настолько безответственно относятся к своей работе, что предусмотрение ответственности за ошибку в судовождении сделает перевозку грузов неэкономичной. Не имеется поддающихся проверке сведений или статистических данных, с помощью которых можно было бы показать, что в случае возложения на перевозчика ответственности грузоотправитель на самом деле понесет какие-либо дополнительные расходы. Что касается правительства его страны, то оно твердо придерживается мнения, что увеличение, если оно и произойдет, будет минимальным и что в будущем оно может выравняться: если Конвенция вступит в силу, перевозчик будет экономически заинтересован в том, чтобы избегать навигационных ошибок, и впервые столкнется с необходимостью нести расходы за свое недобросовестное отношение к грузу.

33. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия), соглашаясь с тем, что освобождение от ответственности за ошибки в судовождении представляет собой скорее экономический, чем правовой вопрос, говорит, что в эпоху быстрого развития техники вполне естественно считать, что ответственность перевозчика должна повышаться. Фактически предпосылка данного подхода заложена в пункте 2 статьи 20 Варшавской конвенции[6], касающейся еще более сложного вопроса — вопроса воздушных перевозок.

34. Однако, учитывая связанные с этим вопросом многочисленные факторы, он желал бы выслушать мнение других представителей, прежде чем изложить окончательную позицию своей делегации по вопросу о включении или невключении в Конвенцию положения об освобождении от ответственности на основании навигационной ошибки.

35. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) говорит, что его делегация поддерживает главную идею, лежащую в основе статьи 5, которая предполагает удовлетворительную систему ответственности, основанную на ошибке, и сбалансированное распределение рисков между владельцем груза и перевозчиком. Эта статья в значительной степени устраняет также неопределенность, обусловленную положениями Гаагских правил о функциях и обязательствах, главным образом потому, что в нее не входит большинство положений об освобождении от ответственности, предусмотренных в статье IV Правил[7], и в частности положение об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении. В основном эти положения об освобождении от ответственности отвечали требованиям периода, закончившегося в результате прогресса в таких областях, как морские перевозки, навигация и связь.

36. Следует отметить, что установленные в Гаагских правилах пределы ответственности фактически привели к повышению стоимости страхования груза, и поэтому затруднили поступление товаров развивающихся стран на мировые рынки.

37. Хотя в целом, возможно, и верно то, что любое повышение ответственности перевозчика приведет к увеличению стоимости перевозки, он желал бы отметить, что в соответствии с проектом Конвенции перевозчик все же может снимать с себя ответственность на таких основаниях, как чрезвычайные обстоятельства, присущий грузу дефект и халатность или обман, допущенные грузоотправителем. Кроме того, в статье 6 устанавливаются денежные пределы ответственности перевозчика. Поэтому трудно согласиться с утверждением о том, что данный проект Конвенции приведет к существенному повышению стоимости фрахта и страхования.

38. Основным недостатком Гаагских правил является то, что содержащийся в пункте 2 статьи IV перечень исключений, включая положение об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении, столь значительно ограничивает ответственность перевозчика, что эти положения могут стать предметом злоупотребления и приводить к принятию судами противоречивых решений.

39. В соответствии со статьей 5 проекта конвенции бремя доказывания возлагается на перевозчика, иными словами, на то лицо, которое должно лучше всех знать, что явилось причиной утраты или задержки в доставке груза, или нанесения ему ущерба, и более чем кто-либо в состоянии доказать отсутствие ошибки и небрежности с его стороны. Данная статья отражает позитивный подход в соответствии с основными принципами права.

40. По всем этим соображениям его делегация выступает против различных поправок к пункту 1 статьи 5, и в частности против включения в проект статьи положения об освобождении от ответствен-

[6] League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, p. 11.

[7] The International Law Association, *Report of the Thirtieth Conference*, vol. II, *Proceedings of the Maritime Law Committee*, London, Sweet & Maxwell, Ltd., 1929, p. 249.

ности за ошибку в судовождении. Кроме того, содержащиеся в пункте 2*a* статьи IV слова «при навигации или управлении судном» имеют много противоречивых толкований, и целый ряд ошибок в судовождении смешивали с коммерческими ошибками, имеющими отношение к грузу.

41. Г-н ЭЛЬ КОРАШИ (Египет) говорит, что его делегация поддерживает пункт 1 статьи 5 в существующей формулировке и возражает против включения положения об освобождении перевозчика от ответственности за ошибки в судовождении, которое будет противоречить общим правилам, касающимся ответственности. Он согласен также с тем, что не существует данных, которые свидетельствовали бы о каком-либо существенном повышении стоимости страхования и фрахтовых ставок.

42. Г-н ДИКСИТ (Индия) отмечает, что любое изменение неизбежно вызывает возражения. Характерным примером является вопрос о ремнях безопасности, применяемых в автомобилях, введение которых первоначально вызывало резкий протест в коммерческих кругах до тех пор, пока не было доказано, что в результате этого повысится не стоимость, а безопасность вождения. В данном случае все развивающиеся страны желают обеспечить лишь эффективную эксплуатацию судов. Любая согласованная мера в этом направлении будет, разумеется, применяться в этих странах.

43. Его делегация не поддерживает предложение о включении ошибки в судовождении в качестве основания для освобождения грузоотправителя от ответственности.

44. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), выступая в поддержку проекта ЮНСИТРАЛ, говорит, что сохранение возражения ответчика, основанного на ошибке в судовождении, которое было введено до развития современных навигационных приспособлений, было бы анахронизмом. Кроме того, это возражение способствует возникновению споров и мешает урегулированию справедливых исков, в том числе исков, касающихся возмещения убытков от общей аварии.

45. Необходимо найти мощный стимул, который побудил бы перевозчиков улучшить навигационные методы с тем, чтобы груз мог перевозиться безопасно и без потерь или исков. Исследования, представленные ЮНСИТРАЛ, свидетельствуют о том, что наилучший способ повысить нормы безопасности — это довести до сведения каждого перевозчика, что он будет нести все издержки либо непосредственно, либо за счет увеличения его обязательств в плане взаимного возмещения и страхования. Если вновь будет введено положение об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении, то все грузовладельцы и большинство перевозчиков будут нести риски и расходы в связи с небрежностью нескольких лиц.

46. Г-н АТТАР (Ирак) говорит, что, по мнению его делегации, восстановление положения об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении противоречило бы всем нормам права как развитых, так и развивающихся стран. Такое освобождение будет побуждать перевозчика пренебрегать своими обязанностями при навигации, при подборе команды и инспектировании и ремонте судового оборудования. Кроме того, истцу будет трудно представить доказательства ошибки в судовождении. Поэтому его делегация предпочитает текст, предложенный ЮНСИТРАЛ.

47. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что его делегация как один из соавторов документа A/CONF.89/C.1/L.113 выступает за освобождение от ответственности на основании ошибки в судовождении.

48. Аргументы в пользу первоначального текста статьи 5 являются неубедительными. Рост фрахтовых ставок в результате применения существующего текста вряд ли будет столь незначительным, как считает представитель Мексики. Исследования показывают, что этот рост будет составлять около 3—4 процентов и даже более. Даже если фрахтовые ставки возрастут лишь на 2 процента, общее увеличение расходов на страхование составит несколько сот миллионов марок, а это соображение должно оказать значительное влияние на решение Комитета.

49. Несмотря на причины теоретического характера, приведенные представителем Австралии, несомненно, что на практике различные стороны, связанные с морской перевозкой грузов, не желают, чтобы на перевозчика возлагалась такая ответственность. Представляется, что основой аргумента представителя Индии в отношении взаимосвязи между издержками и безопасностью является то, что перевозчики не соблюдают нормы безопасности. Однако это не так: для того чтобы перевозчики были конкурентоспособными, их деятельность должна соответствовать высоким нормам эффективности и ответственности.

50. Г-н КАРО (Франция) говорит, что важно учитывать, что развитие средств связи и других отраслей техники существенно снижает навигационные риски, которые, таким образом, ставят перед перевозчиком гораздо менее значительные трудности, чем прежде. В любом случае перевозчик принимает на себя обычные риски в качестве части своей деятельности согласно договору перевозки, и само понятие договора предполагает для него определенные правовые обязательства, на освобождение от которых не должна быть направлена никакая международная конвенция. Кроме того, такая международная конвенция, как та, которая подготавливается в настоящее время, должна быть направлена на будущее, а устанавливать нормы, лишь исходя из существующих условий, было бы недальновидно.

51. Новая Конвенция, несомненно, должна быть направлена на установление более справедливого соотношения интересов между грузоотправителями и перевозчиками. Представляется маловероятным, что фрахтовые издержки существенно возрастут в

результате положений основного текста. Хотя Франция сама является крупной судовладельческой державой, — примерно 50 процентов ее морских перевозок осуществляются под французским флагом — она не поддерживает предложение о восстановлении положения об освобождении от ответственности на основании ошибки в судовождении, а предпочитает оставить текст пункта 1 и всей статьи 5 в существующей формулировке.

52. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что его делегация также предпочитает сохранить текст пункта 1 статьи 5 в существующей формулировке. Этот текст является результатом компромисса, и прошлые дискуссии показывают, что обсуждаемое в настоящий момент освобождение является неприемлемым.

53. Г-н МАКАНГУС (Канада) говорит, что его делегация поддерживает текст пункта 1 статьи 5 в существующей формулировке.

54. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) говорит, что его делегация приветствовала бы восстановление освобождения от ответственности на основании ошибки в судовождении. Неразумно ожидать, чтобы лишь один из двух партнеров нес риск морской перевозки; совместное участие в рисках, связанных с морской перевозкой, в любом случае является понятием, заключенным в морское право многих стран.

55. Следует также помнить о том, что для грузоотправителя надежнее самому страховать свой груз, чем пытаться получить компенсацию через страхование ответственности перевозчика. В первом случае страхование сравнительно легко получить, в то время как в последнем случае удовлетворение исков связано с продолжительным и сложным урегулированием. Кроме того, несмотря на некоторые из выраженных мнений, негибкий подход к наложению ответственности, предусмотренный в существующем тексте, должен привести к существенному росту фрахтовых ставок.

56. Чего бы еще мы ожидали от новой Конвенции, для того чтобы она имела какую-либо реальную пользу, так это практичности и широкой приемлемости.

57. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что его делегация разделяет точку зрения представителей Польши и Федеративной Республики Германии; она не убеждена в том, что рост фрахтовых ставок в результате дополнительного бремени ответственности для перевозчика будет столь незначительным, как утверждают некоторые ораторы, и в любом случае она не видит необходимости в любом, даже незначительном, ненужном увеличении издержек.

58. Его делегация согласна с тем, что Комитет должен принять практический подход к этой проблеме. Однако не следует упускать из виду тот факт, что на практике грузы в любом случае являются хорошо застрахованными, и по существу сами страховщики грузов не стремятся к переносу ответственности за перевозчика, который произойдет в результате применения существующего текста. Аналогично этому следует уделять должное внимание навигационным опасностям, в связи с которыми лица, управляющие судами, должны принимать срочное решение, не имея того времени на размышления, которое имеется в распоряжении Комитета. Освобождение от ответственности на основании навигационной ошибки отражает понятие совместного риска —как для судна, так и для груза, — которое в течение длительного времени являлось принципом морских перевозок, и должно быть сохранено в Конвенции.

59. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что его делегация поддерживает основной текст статьи 5. Рассматриваемый в настоящее время принцип не входит в число принципов, заключенных в этом тексте. Комитет должен рассмотреть практическое влияние окончательного текста с точки зрения потребностей страхования. В задачу проекта не входит стимулирование системы страхования ответственности взамен страхования груза. Его делегация считает, что в любом случае компенсация за утрату груза останется той же независимо от того, каким будет окончательный текст рассматриваемой в настоящее время статьи.

60. Из-за отсутствия фактов трудно обсуждать последствия навигационной ошибки в плане расходов. Однако общее экономическое влияние, очевидно, будет незначительным, поскольку навигационные риски страхуются вместе с другими рисками в соответствии с так называемыми рисками «свободно от частной аварии» со страховой премией, составляющей около 0,3 процента от стоимости товаров. Одним из результатов предлагаемых изменений статьи 5 будет то, что страховщики грузов будут взимать более значительные суммы с перевозчиков; в результате этого премии уменьшатся. С другой стороны, премии за страхование ответственности возрастут в результате роста числа исков. Таким образом, в конечном счете общие расходы на страхование практически не изменятся. Аналогично этому расходы по страхованию общей аварии, которые до настоящего времени уплачивались при страховании груза, будут уплачиваться вместо этого при страховании ответственности; таким образом, вопрос заключается не в том, будет ли устранено страхование от общей аварии, а лишь в том, кто будет оплачивать такое страхование.

61. По мнению его делегации, Конвенция должна быть приемлемой для как можно большего числа стран, и уже по этой причине не следует включать положение об освобождении от ответственности на основании ошибки в судовождении.

62. Г-н КАСТРО (Мексика), выступая в порядке осуществления права на ответ, говорит, что в своем предыдущем заявлении, на которое сослался представитель Федеративной Республики Германии, он по невнимательности привел чрезмерно высокий показатель в отношении роста фрахтовых ставок,

который, видно, произойдет в результате новой Конвенции. Правильная цифра будет порядка 0,1—0,2 процента.

63. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть пункт 11 документа A/CONF.89/C.1/L.132.

64. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что его делегация полностью поддерживает предложение индийской делегации в отношении пункта 4 статьи 5 (A/CONF.89/C.1/L.61). Может показаться, что это предложение связано с отходом от установленного принципа о том, что бремя доказывания возлагается на истца. Однако доктрина res ipsa loquitur в случаях утверждения о небрежности требует от ответчика доказать, что такой небрежности не было. Исходя из того, что пожар не должен возникнуть на судах, должным образом подготовленных для плавания, возникновение пожара, как представляется, указывает на возможные упущения со стороны перевозчика, его служащих или агентов. В случае возникновения пожара по причине стихийного бедствия перевозчик может быть освобожден от ответственности согласно оговорке об обстоятельствах непреодолимой силы. Обязанностью перевозчика является обеспечить мореходное, должным образом оборудованное и укомплектованное судно и проявлять должную тщательность при обработке, укладке и транспортировке груза, соответствующим образом учитывая свойства перевозимого груза. Его ответственность обычно заканчивается в тот момент, когда груз переходит от грузовых приспособлений судна к уполномоченному получателю в порту разгрузки. Тот факт, что перевозчик сам заинтересован в том, чтобы его судно соответствовало нормам безопасности, является еще одной причиной, по которой он должен быть обязан доказать, что причина возникновения пожара заключалась не в небрежности.

65. По мнению его делегации, предлагаемый перенос бремени ответственности не должен служить основанием для увеличения фрахтовых ставок.

66. Г-н ФУКС (Австрия) говорит, что его делегация не может поддержать текст пункта 4 статьи 5 в существующей формулировке, поскольку он является несправедливым в принципе и его будет трудно применять на практике. Зачастую перевозчики должны перевозить груз, который по своему характеру является огнеопасным, независимо от того, какими бы высокими ни были нормы безопасности перевозчика.

67. Его делегация предпочитает исключить пункт 4 из статьи 5, однако готова рассмотреть текст, в котором бремя ответственности возлагалось бы на истца в тех случаях, когда перевозчик может доказать, что груз имеет опасный характер.

68. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что его делегация полностью поддерживает правовые аргументы, выдвинутые представителем Уганды. Совершенно справедливо, что бремя доказывания в случае исков должно возлагаться на перевозчика, поскольку перевозчик легко может получить факты какого-либо происшествия, а для истца это будет затруднительно. Если международная конвенция не содержит ссылку на обязанности перевозчика в отношении мер предосторожности и мореходности судна, то в соответствии с таким документом бремя доказывания должен нести перевозчик; в противном случае он может проявлять небрежность безнаказанно. Если факты говорят в пользу перевозчика, то ему легко будет доказать отсутствие небрежности.

69. Аргумент, основанный на опасении роста фрахтовых издержек, не является убедительным. На протяжении последних 50 лет фрахтовые ставки неуклонно существенно возрастали по многим причинам, и влияние осуществления настоящего текста будет незначительным.

Заседание закрывается в 18 час. 20 мин.

11-е заседание

Среда, 15 марта 1978 года, 10 час. 20 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.11

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8).**

Основные вопросы в отношении статей 5 и 6, представленные на рассмотрение Первого комитета его Председателем (продолжение) *(A/CONF.89/C.1/L.132)*

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегациям продолжить обсуждение вопроса II документа A/CONF.89/C.1/L.132, который соответствует пункту 4 статьи 5 проекта конвенции.

2. Г-н ВАИТИТУ (Кения) считает, что возлагать на

истца, которым в большинстве случаев является грузоотправитель, бремя доказывания того, что в случае повреждения, связанного с пожаром, причиной последнего являлась ошибка или небрежность со стороны перевозчика, его служащих или агентов, означает возлагать на него невыполнимую задачу. Если на борту судна возник пожар, доказательствами фактов располагает перевозчик. Следовательно, именно на него должно быть возложено бремя доказывания. Возлагать это бремя на истца несправедливо. Делегация Кении не может согласиться с экономическими соображениями, высказанными для оправдания текста пункта 4 статьи 5 проекта конвенции. Таким образом, она присоединяется к мнению делегаций, высказавшихся против этого пункта.

3. Г-н МАСУД (ПАКИСТАН) считает, что положения пункта 4 статьи 5 являются еще более устаревшими, чем Гаагские правила или даже чем положения, предшествующие этим правилам. Налагать бремя доказывания на грузоотправителя, тогда как перевозчик располагает доказательствами фактов и когда почти отсутствует возможность того, что истец сможет доказать, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, в тексте, цель которого заключается в том, чтобы улучшить положение грузоотправителя и установить справедливое равновесие между правами и обязанностями перевозчика и грузоотправителя, неразумно и даже абсурдно.

4. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что пожар является одним из основных рисков морской перевозки. Случай пожара отличается от случая ошибки в судовождении, так как причиной его часто являются особенности или отрицательные свойства перевозимого груза. Распространение перевозок опасных грузов увеличивает риск пожара. Кроме того, при любом изменении распределения рисков неизбежны серьезные последствия для стоимости морских перевозок.

5. В действующем в настоящее время морском праве установление общей аварии позволяет распределить в денежном выражении последствия тех мер, которые были приняты капитаном во время стихийного бедствия по спасанию судна и оставшейся части груза. Если определенная часть груза добровольно пожертвована в общих интересах, ее собственники получают возмещение убытков. Исключение пункта 4 статьи 5 ставит под угрозу функционирование института общей аварии, так как грузоотправители в случае благополучного прибытия их груза в порт будут отказываться от внесения вкладов в покрытие ущерба, понесенного в случае аварий, требуя от перевозчика предоставления доказательства, что он не несет никакой ответственности. Необходимость в передаче вопроса об ответственности для судебного решения при любом пожаре задержит урегулирование общих аварий на многие годы. Исключение пункта 4 статьи 5 затронет также законные интересы владельцев груза, который был принесен в жертву.

6. Бремя доказывания в случае пожара — не такая простая проблема, как это считают определенные делегации. Иногда трудно определить, что явилось причиной пожара. Если выводы расследования являются точными, то проблем не возникает, так как в них содержится указание на ответственного. Если причина пожара остается невыясненной, бремя доказывания является не более чем вопросом распределения рисков. В таком случае необходимо определить, должен ли перевозчик возместить ущерб или же страховщик покрывает риски.

7. Делегация Нидерландов поддерживает безоговорочно текст пункта 4 статьи 5 проекта конвенции. Этот текст разработан на основе компромисса, и в случае его изменения даст основания для повторного изменения проекта в целом.

8. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) заявляет, что его делегация одобряет текст пункта 4 статьи 5 проекта конвенции. Перевозимые грузы являются причиной многочисленных пожаров, и, если иногда трудно определить их причину, нет никаких сомнений в том, что некоторые из них возникают в результате самовозгорания, которое имеет определенную связь с тем фактом, что перевозчик зачастую не в состоянии осуществлять контроль за процентом влажности определенных грузов и поэтому должен полагаться целиком и полностью на грузоотправителя и его заявления. Если Комитет примет решение сохранить пункт 4 статьи 5, делегация Югославии предложит несколько поправок редакционного характера.

9. Г-н КАРО (Франция) заявляет, что делегация Франции одобряет текст пункта 4 статьи 5. Она считает, что даже если решение, предложенное в этом пункте, не является полностью удовлетворительным с юридической точки зрения, случай пожара является единственным, который в отличие от ошибки в судовождении допускает справедливое распределение рисков между перевозчиком и грузоотправителем. На деле причину пожара очень трудно установить. Пожар может возникнуть по небрежности со стороны экипажа или в результате неудовлетворительного функционирования судна, но также и в зависимости от характера, состояния или отрицательных свойств груза. Пожар — это риск перевозки, который может, по-видимому, быть справедливо распределен между перевозимым грузом и судном. Положения пункта 4 статьи 5 не освобождают от ответственности, а лишь переносят на истца бремя доказывания фактов, которые являются внешними и непредвиденными.

10. Г-н ТАНИКАВА (Япония) считает, что целесообразно сохранить пункт 4 статьи 5 проекта конвенции. Можно сказать, что по существу причина пожара зачастую зависит от характера перевозимого груза, а также что определить точную причину трудно. Естественно, что бремя доказывания следует возлагать на истца. Это положение соответствует традиции, и оно ни в коей мере не противоречит понятию справедливости.

11. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) отмечает, что причины пожара на борту судов часто обусловлены состоянием или характером перевозимого груза. Существует возможность избежать проблемы бремени доказывания путем сохранения положения об освобождении от ответственности за пожар, предусмотренного в Брюссельской конвенции 1924 года. Если Конференция сочтет это решение неприемлемым, то делегация Польши согласится с пунктом 4 статьи 5 проекта конвенции.

12. Г-н РУЖИЧКА (Чехословакия) отмечает, что по причинам, изложенным в документе A/CONF. 89/C.1/L.84, делегация Чехословакии не одобряет пункт 4 статьи 5. Существующий текст дает грузоотправителям/грузополучателям теоретическую возможность доказать ответственность перевозчика. Однако на практике в большинстве случаев ответственность будет отсутствовать, так как не будет возможности доказать наличие небрежности или ошибки со стороны перевозчика. С другой стороны, применение общей нормы ответственности перевозчика, сформулированной в пункте 1 статьи 5, по отношению также к случаю пожара побудит перевозчиков к принятию всех необходимых мер, для того чтобы избежать пожара на борту судов. Эти меры будут способствовать обеспечению безопасности перевозок и ограничению случаев утраты. Таковы причины, по которым делегация Чехословакии высказывается против пункта 4 статьи 5.

13. Г-н БРЕДХОЛЬТ (Дания) напоминает вновь, что вся Конвенция основана на компромиссе. Именно в этом смысле и не желая повторять аргументы, уже высказанные другими, делегация Дании одобряет пункт 4 статьи 5.

14. Г-н КОВА АРРИА (Венесуэла) поддерживает предложение Чехословакии (A/CONF.89/C.1/L.84) об исключении пункта 4 статьи 5, сознавая, что окончательное решение по этим положениям может быть принято только после того, как Конвенция будет удовлетворительным образом сбалансирована, с тем чтобы отвечать интересам всех сторон. Если будет принят существующий текст, целесообразно уточнить, что ответственность перевозчика возникнет в случае, если он допустил небрежность в плане мер, направленных на тушение пожара, и мер, направленных на предотвращение его расширения.

15. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) поясняет делегациям, которые не участвовали в работе Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), что пункт 4 статьи 5 является результатом компромисса, который был достигнут лишь после продолжительных и всесторонних дискуссий. Оратор не пытается доказать справедливость или несправедливость положений этого пункта, но лишь призывает сохранить этот пункт в существующем виде.

16. Г-н НИЛЬСОН (Швеция), выслушав аргументы, высказанные теми, кто желает изменить положения пункта 4 статьи 5, считает, что не следует преувеличивать недостатки существующего текста. После любого пожара, возникшего на борту судна, часто официальными органами проводится расследование в целях определения причины и других обстоятельств пожара. Заинтересованные стороны могут принять участие в расследовании, и результаты его предоставляются в их распоряжение. Владельцы перевозимого груза имеют полную возможность доказать, что пожар произошел по вине или небрежности перевозчика. Бремя доказательства не имеет значения, помимо тех случаев, когда причины пожара остаются невыясненными.

17. Г-н Нильсон настаивает на том, что пункты 1 и 4 статьи 5 представляют собой компромисс между различными интересами, и каждый из элементов этого компромисса должен быть уравновешен по отношению к другому элементу. Нельзя исключать один из этих элементов, не нарушив равновесия в целом, что может затруднить для определенных государств ратификацию Конвенции. Швеция со своей стороны стремится к тому, чтобы Конференция приняла жизнеспособную конвенцию. Именно исходя из этого, она одобряет пункт 4 статьи 5 проекта конвенции.

18. Г-н АЛЬ-АЛАВИ (Оман) поддерживает общий принцип, выраженный в пункте 1 статьи 5, относительно ответственности перевозчика и не видит каких-либо причин для того, чтобы его нарушать. Действительно, с одной стороны, перевозчику гораздо легче получить доказательства, устанавливающие обстоятельства, при которых произошел пожар, чем грузоотправителю, и, с другой стороны, он в курсе тех мер, которые были приняты для предотвращения этого пожара. Именно на нем лежит обязанность доказать отсутствие небрежности с его стороны или что пожар произошел из-за характера груза. Более того, никакая другая транспортная конвенция не возлагает на грузоотправителя бремя доказывания в случае пожара. Кроме того, некоторые делегации преувеличивают экономические последствия, которые вытекают из исключения или изменения этого положения и, в частности, риск увеличения страховых премий, и они не убедили делегацию Омана в том, что их опасения являются обоснованными.

19. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) считает, что необходимо исключить пункт 4 статьи 5, так как перевозчику гораздо легче, чем грузоотправителю, выявить доказывания причин пожара, происшедшего в ходе перевозки, а также меры, принятые для предотвращения распространения пожара. Возложение бремени доказывания на грузоотправителя лишает его защиты перед лицом перевозчика. Именно поэтому делегация Чили считает, что общее правило ответственности, предусмотренное в пункте 1 статьи 5, должно применяться также в случае пожара.

20. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) поддерживает принцип, провозглашенный в пункте 4 статьи 5. Ссылаясь на замечания представителей Чехо-

словакии и Венесуэлы, которые высказали идею о том, что, если в случае пожара обязанность доказать свою невиновность будет возложена на судовладельца, он примет все возможные меры, чтобы избежать причин пожара и усилить меры безопасности на борту судна, г-н Керри подчеркивает, что в любом случае капитан судна и его экипаж не стремятся сгореть заживо. С другой стороны, случается так, что перевозчик принимает в свое ведение груз в таком состоянии, которое может привести к возникновению пожара, и оно, действительно, вызывает такие пожары, и тем не менее последствия этого не отражаются на владельце груза. Вопрос заключается в том, чтобы определить, кто должен нести ответственность в 50 процентах случаев пожаров, то есть пожаров, причину возникновения которых не было возможности определить.

21. Г-н СЕВОН (Финляндия) отмечает, что морская перевозка сопряжена с рисками, которые распределяются между различными сторонами с учетом того, что эти риски уже покрыты в первую очередь страховыми компаниями. Что касается пожара, следует остановиться на случаях, когда причина его остается невыясненной. Со своей стороны, делегация Финляндии всегда оставалась верной компромиссному решению, принятому в 1972 году в отношении ответственности, несмотря на то, что все торговые круги Финляндии выступали против принципа нового перераспределения рисков; поэтому она не может согласиться с предложениями, которые направлены на то, чтобы изменить систему распределения рисков путем изменения нормы, сформулированной в пункте 4. Если эта норма будет изменена, Финляндия будет испытывать большие трудности при ратификации Конвенции.

22. Г-н МАРСИАНОС (Греция) присоединяется к замечаниям, сформулированным делегациями, выступающими за текст пункта 4 в существующем виде, и поддерживает, в частности, те экономические соображения, которые были высказаны представителем Нидерландов, точку зрения, высказанную представителем Швеции относительно бремени доказывания, и аргументы, высказанные представителем Советского Союза в пользу компромиссного решения, найденного ЮНСИТРАЛ. Отвечая участникам, которые отдают предпочтение сохранению принципа ответственности перевозчика, он обращает внимание на другой принцип, который в течение долгого времени господствовал в морском праве, а именно принцип общности рисков, который конкретизирован в таких институтах, как общая авария и спасение, которые не существуют в какой-либо другой юридической области. Поскольку как судно, так и груз страдают от последствий ошибки в судовождении или от пожара, которые являются основными причинами ущерба, было бы несправедливым устанавливать ответственность лишь в отношении судна. Поэтому он не возражает в принципе против текста пункта 4 в существующем виде.

23. Г-н РАЙ (Аргентина) отмечает, что некоторые делегации считают несправедливым возложение бремени доказывания на грузоотправителя, так как последний не находится на борту судна в момент пожара и поэтому не может доказать вины перевозчика. Если в случае пожара судовладельцу трудно доказать свою невиновность, то для перевозчика доказать обратное является еще более трудным делом. С другой стороны, как в случае ошибки в судовождении, так и в случае пожара это в первую очередь затрагивает судовладельца и членов экипажа, так что факт возложения ответственности на судовладельца не имеет каких-либо «дисциплинарных» последствий и никоим образом не способствует усилению положений, касающихся безопасности на борту судна. В этих условиях речь идет об ошибках человека, которых судовладелец не может избежать, так как, если бы он мог это сделать, он, безусловно, принял бы все необходимые для этого меры. Вопрос ответственности в случае пожара влечет за собой возникновение экономической проблемы, поскольку он связан с распределением рисков, и нельзя утверждать, что, устанавливая размер вины, надо оставлять без внимания экономический аспект и аспект рисков.

24. В целом режим, предусмотренный в проекте конвенции, является не слишком увязанным, но его можно объяснить как результат компромисса, который был достигнут при пересмотре Гаагских правил. В 1972 году делегация Аргентины предложила, чтобы именно судовладелец — после проведения расследования — предоставлял объяснение причин пожара, и в том случае, если обстоятельства его невиновности ясно видны из этого объяснения, следует освобождать его от ответственности; при этом истец всегда имеет возможность доказать виновность судовладельца. Однако это решение не было сохранено, и формулировка, представленная Комитетом, не является удовлетворительной во всех отношениях; поэтому необходимо вновь пересмотреть вопрос о сбалансированности различных положений статьи 5.

25. Г-н ДИКСИТ (Индия) задает вопрос о том, касается ли компромисс, на который ссылались многие делегации, лишь статьи 4 или проекта конвенции в целом, так как в этом случае представляется, что сторонники вышеупомянутого компромисса намерены разрушить текст, разработанный ЮНСИТРАЛ, путем предоставления многочисленных поправок. С другой стороны, до настоящего времени делегация Индии поддерживала первоначальный текст, и ее решение в отношении предоставления поправки к статье 5 было принято после того, как она приняла к сведению попытки других делегаций изменить текст. Так, как признал представитель Франции, данное положение не является удовлетворительным с юридической точки зрения. Г-н Диксит не может также согласиться с тем аргументом, что причину пожара трудно установить. С другой стороны, зачем наказывать грузоотправителя и грузополучателя, если перевозчик обязуется благополучно перевезти их грузы? Поэтому г-н Диксит добавляет, что в данном случае его делегация никогда не возражала против идеи распределения рисков. Что касается

экономических соображений, согласно которым может произойти увеличение расходов, связанных с перевозками, если ответственность в случае пожара будет возложена на перевозчика, они не имеют достаточных оснований. Некоторые утверждают также, что перевозчик не заинтересован в том, чтобы на борту возник пожар, однако, если бремя доказывания будет возложено на него, не будет ли он больше беспокоиться о безопасности на судне? Наконец, что касается распределения рисков, г-н Диксит отмечает, что еще неточно определен вопрос, какие риски предусмотрены в статье 5, и если речь идет о сохранении сбалансированности проекта в целом, то эта сбалансированность ставится под угрозу всеми авторами поправок.

26. В заключение оратор заявляет, что Комитет должен либо исключить пункт 4 статьи 5, либо принять поправку, представленную Индией, согласно которой бремя доказывания возлагается на перевозчика.

27. Г-н НДАВУЛА (Уганда), ссылаясь на аргумент, согласно которому перевозчик не несет ответственности за пожар, так как часто груз по своему характеру служит причиной пожара, обращает внимание на положения статьи 13, которая содержит специальные правила, касающиеся опасных грузов.

28. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) признает, что текст пункта 4 в существующем виде является результатом компромисса, на основании которого было принято решение исключить положение об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении, но сохранить принцип освобождения от ответственности в случае пожара. На данном этапе делегация Соединенных Штатов Америки считает, что было бы предпочтительным отказаться от этого положения; если Комитет согласится с этим решением, делегация Соединенных Штатов Америки поддержит установление предела ответственности ниже того, который может быть предусмотрен в статье 6. Если Комитет выскажется за принятие существующего текста пункта 4, делегация Соединенных Штатов Америки представит несколько поправок редакционного характера.

29. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) отмечает, что, если пункт 4 статьи 5 является компромиссным решением, как утверждают те, кто выступает за его сохранение, можно задать вопрос, какова польза поправок, представленных государствами — членами ЮНСИТРАЛ, которые принимали участие в разработке проекта конвенции. С другой стороны, если действительно, как утверждают равным образом некоторые делегации, грузоотправителю легко доказать причины возникновения пожара в случае расследования в открытом море, для перевозчика еще легче представить доказательства в этом случае. Наконец, как справедливо отметил представитель Уганды, если доказано, что пожар возник в связи с опасным характером груза, грузоотправитель не будет требовать какого-либо возмещения убытков. Перевозчик будет нести ответственность в том случае, если доказано, что пожар возник в результате ошибки или небрежности с его стороны.

30. Поэтому представитель Сьерра Леоне выступает за исключение пункта 4 из статьи 5. Если Комитет все же решит сохранить этот пункт, он предлагает поставить после слова «возник» слова «или мог распространиться». По существу, если пожар зачастую возникает самопроизвольно, перевозчик обязан препятствовать его распространению, и любая оплошность с его стороны влечет за собой возникновение ответственности.

31. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета ответить на следующие три вопроса, изложенные в пункте 111 документа A/CONF.89/C.1/L.132: «При попытке установить предел ответственности стоит ли вводить двойной критерий (грузовые места и вес) или будет достаточен один критерий (вес)? И какова должна быть сумма компенсации за единицу груза? В каких случаях ответственность должна быть неограниченной?»

32. Г-н МАРСИАНОС (Греция) выступает за установление двойного критерия, который является более гибким, чем единый критерий, и учитывает различия в стоимости грузов, что касается, в частности, перевозки массовых грузов, которые имеют значительный вес и небольшую стоимость. Размеры суммы компенсации за единицу груза будут зависеть от решения, принятого Комитетом.

33. Что касается последнего вопроса, то представитель Греции не может принять существующий текст статьи 8, к которому его делегация уже представила поправку, поскольку он считает, что ответственность может быть неограниченной только в случае личной ошибки перевозчика, а не в случае ошибки капитана и членов команды, поскольку в этом случае ответственность всегда будет неограниченной.

34. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) предпочитает, со своей стороны, единый критерий, основанный на килограмме груза, поскольку двойной критерий, основанный на весе и числе грузовых мест, увеличит трудности, вызываемые в настоящее время толкованием критерия числа грузовых мест, и приведет к многочисленным спорам.

35. Что касается суммы компенсации, то на настоящем этапе он затрудняется предложить точные цифры, поскольку эти цифры будут зависеть от общего результата прений по статьям 5, 6 и 8. В любом случае он считает, что устанавливаемые пределы суммы компенсации должны учитывать среднюю стоимость грузов, перевозимых морем. Исследование, распространенное среди членов Комитета делегацией Канады, содержит интересные цифры в этом отношении, однако не следует забывать, что эти цифры касаются экспортных и импортных грузов Канады и поэтому не дают точного представления о средней общей стоимости грузов, перевозимых морем во всем мире. Вполне очевидно, что эта глобальная средняя стоимость будет менее значительной, поскольку Канада является развитой страной и стоимость ее экспортных и импортных товаров является особенно высокой.

36. Представитель Нидерландов считает, со своей стороны, что установленные пределы суммы компенсации должны быть разумными и должны составлять от 70 до 75 процентов стоимости перевозимых грузов и от 27 до 35 расчетных единиц на килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, то есть примерно соответствовать пределам, установленным в Брюссельском протоколе 1968 года. Если пределы, установленные в Конвенции, будут превышать средние пределы, то будут применяться местные ограничения, поскольку чем выше эти пределы, тем легче для судовладельцев воспользоваться общим ограничением ответственности. Если эта практика получит широкое распространение, то пределы, установленные в Конвенции, не будут играть какой-либо роли. Поэтому не следует забывать о том, что ограничение суммы компенсации тесно связано с общими пределами ответственности, определенными Межправительственной морской консультативной организацией (ИМКО) в Конвенции 1976 года об ограничении ответственности в связи с морскими исками.

37. Что касается третьего вопроса, который имеет отношение к статье 8, то представитель Нидерландов считает эту статью неприемлемой в существующей формулировке, поскольку, по его мнению, если будет принято решение об ограничении ответственности перевозчика, необходимо, чтобы такое ограничение было реальным. Существующий текст статьи 8 противоречит тенденции, вытекающей из недавно принятых конвенций в области морских перевозок, в частности Афинской конвенции 1974 года о морской перевозке пассажиров и багажа и Конвенции 1976 года об ограничении ответственности по морским требованиям, поскольку он вводит нежесткие пределы, которые применяются также к перевозке пассажиров. Однако недопустимо, чтобы груз был защищен лучше, чем пассажиры. С другой стороны, статья 8 может вызвать споры, поскольку она привнесет в Конвенцию фактор ненужных издержек.

38. Г-н ЛИ (Корея) выступает за установление единого критерия, основанного на весе груза, по трем причинам: во-первых, поскольку речь идет о простом и легко применимом критерии, позволяющем установить соответствие с другими международными конвенциями в области транспорта; во-вторых, поскольку этот критерий не будет препятствовать принятию конвенции о смешанных перевозках; наконец, поскольку согласно двойному критерию применяются более высокие пределы, а это противоречит цели новой Конвенции.

39. Корейская делегация еще не сформулировала окончательного мнения по вопросу о сумме компенсации за единицу груза, однако она согласна с суммой, принятой в Протоколе 1968 года. Если будет установлена более высокая сумма, чем в Протоколе 1968 года, то она предлагает установить эту сумму в разумных пределах для массовых грузов.

40. Наконец, что касается лишения права на ограничение ответственности, то корейская делегация считает, что ответственность должна быть неограниченной только в случае ошибки «самого» перевозчика. По существу, если перевозчик не сможет воспользоваться правом на ограничение своей ответственности в случае ошибки со стороны своих служащих или агентов, то система ответственности не будет иметь какого-либо смысла, учитывая то, что перевозка грузов главным образом обеспечивается служащими и агентами перевозчика.

41. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что трудно дать ответ на вопросы, поставленные в документе A/CONF.89/C.1/L.132, не обращаясь сразу к нескольким статьям. Так, например, если будет восстановлен принцип освобождения от ответственности за ошибку в судовождении (первый вопрос), то в проект конвенции будет привнесен элемент, который затронет весь режим ответственности. Отвечая на второй вопрос, многие делегации указывали, что следует сохранить пункт 4 в существующей формулировке, поскольку он является результатом компромисса не только в отношении самого этого пункта, но и в отношении статьи 5, и что это положение, каким бы несостоятельным оно ни было с юридической точки зрения, соответствует потребностям экономического характера, если будет исключен принцип освобождения от ответственности за ошибку в судовождении. Третий вопрос затрагивает статью 6, которая предлагает два варианта, первый из которых является правильным, поскольку предусматривает режим, применимый как к обычным грузам, так и к контейнерам. С другой стороны, рассматриваемая Конвенция связана с другими документами, которые ограничивают ответственность судовладельца, и в этой связи г-н Кастро отмечает, что третий вопрос имеет некоторое отношение к статье 8, которая должна заложить основу для весьма четкого определения принципа лишения права на ограничение ответственности. Формулировка статьи 8 окажет эффективное влияние на пределы величины расчетной единицы, которые будут установлены в статье 6. В этой связи проблема заключается не в том, что специальные права заимствования будут являться основой для определения расчетной единицы, а в том, какова будет величина этой расчетной единицы. Таким образом, речь идет об определении взаимозависимости между ответственностью и лишением права на ограничение ответственности, и, прежде чем поставить этот вопрос на голосование, можно изучить его в рамках специальной рабочей группы. По существу, делегация Мексики вряд ли сможет согласиться с восстановлением путем голосования положения об освобождении от ответственности за ошибку в судовождении, соглашаясь в то же время с освобождением от ответственности в случае пожара, поскольку это являлось бы возвратом к Гаагским правилам.

42. Г-н АМОРОСО (Италия) не может согласиться с принципом двойного критерия. С другой стороны, он считает, что пока еще слишком рано определять сумму компенсации за единицу груза, поскольку размеры этой суммы будут зависеть от решений Комиссии по другим вопросам, которые будут рас-

смотрены позднее. Наконец, он считает, что ответственность должна быть неограниченной только в случае личной ошибки перевозчика, а не в случае ошибки, совершенной его служащими. Поэтому он выступает за изменение статьи 8.

43. Г-н БАЙЕРС (Австралия) выступает за установление единого критерия, который позволил бы устранить неопределенность, присутствующую при наличии двойного критерия. По существу он считает, что обе стороны после заключения договора должны знать, какими будут их соответствующие обязанности и права в случае утраты или повреждения груза. Однако он считает целесообразным установить минимальную сумму для легковесных грузов.

44. Что касается суммы компенсации за единицу груза, то делегация Австралии считает, что следует руководствоваться цифрами, опубликованными правительством Великобритании в июне 1977 года в соответствии с законом Соединенного Королевства о морской перевозке грузов, в отношении пределов, установленных в Брюссельском протоколе 1968 года, поскольку эти цифры представляются ему весьма разумными.

45. Что касается лишения права на ограничение ответственности, то делегация Австралии в целом согласна с положением, содержащимся в пункте 1 статьи 8 проекта. Однако она учитывает, что это положение вызывает значительные трудности для некоторых делегаций, и готова пересмотреть свою позицию в свете аргументов, выдвинутых этими делегациями. Так, например, она может согласиться с ограничением числа случаев, при которых можно отходить от пределов ответственности перевозчика.

46. Г-н ФУКС (Австрия) выступает за то, чтобы был принят единый критерий и установлена минимальная сумма в соответствии с предложением представителя Австралии или же чтобы использовались две основы различных подсчетов для установления суммы компенсации для массовых грузов и для других грузов.

47. Что касается суммы компенсации за единицу груза, то представитель Австрии считает, что в интересах как перевозчика, так и грузоотправителя ограничить эту сумму насколько возможно, поскольку перевозчик сможет сократить свои расходы на страхование, а грузоотправитель будет иметь возможность застраховать реальную стоимость своего груза.

48. Что касается третьего вопроса, то представитель Австрии, как и представитель Австралии, выступает за то, чтобы принять статью 8 в качестве основы для дискуссии, однако он также считает возможным ограничить число случаев, при которых перевозчик теряет право на ограничение своей ответственности.

49. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) выступает за то, чтобы сумма возмещения, выплачиваемая перевозчиком, подсчитывалась на основе двойного критерия — числа грузовых мест и веса. Однако опыт его страны показывает, что из этих двух элементов — число грузовых мест и вес — основным элементом является вес, поскольку только он может быть выражен количественным показателем. Исследование, распространенное среди членов Комитета делегацией Канады, в котором указывается стоимость грузового места и единицы всех грузов, перевозимых морем в канадской торговле, является особенно полезным в том отношении, что в нем отдельно указывается средняя стоимость грузов, перевозимых в контейнерах, которые являются грузами, в наибольшей степени подверженными повреждению. На основании таких данных можно определить сумму, причитающуюся грузоотправителю в качестве компенсации в разумной и справедливой пропорции за утрату груза, подверженного повреждению, в случае оплошности со стороны перевозчика.

50. Однако делегация Канады выступает за установление двойного критерия, поскольку такая система предоставила бы бóльшую свободу грузоотправителю и была бы более справедливой в случае утраты груза незначительного веса, но большой стоимости. В любом случае размеры компенсации, уплачиваемой грузоотправителю, никогда не будут превышать реальную стоимость утраченного груза.

51. Что касается суммы компенсации, то, по мнению представителя Канады, она должна быть установлена на основе принципа, согласно которому грузоотправителю должны быть полностью возмещены убытки, которые он понес в связи с повреждением справедливой и разумной доли скоропортящихся грузов. Согласно цифрам, изложенным в канадском исследовании, размеры компенсации составляют от 70 до 80 процентов стоимости груза для грузов, перевозимых в контейнерах, на долю которых приходится примерно 50 процентов всей торговли Канады, общий объем которой составляет 22 млрд. долларов. Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что размеры компенсации должны составлять от 4 долларов 50 центов за килограмм до 10 долларов 50 центов за килограмм.

52. Представитель Канады уточняет, что речь идет не о том, чтобы установить в размере 70 — 75 процентов пределы компенсации за все грузы, включая нескоропортящиеся, а о том, чтобы установить справедливые пределы для действительно скоропортящихся грузов, то есть для грузов, перевозимых в контейнерах. Если применить к грузам, перевозимым в контейнерах, предел в размере 70 — 75 процентов, предложенный делегацией Нидерландов, можно сделать вывод о том, что пределы компенсации будут составлять 4 — 5 долларов за килограмм, что согласно цифрам, приведенным в исследовании по канадской торговле, соответствует нижнему пределу компенсации, который Канада считает справедливым.

53. Что касается лишения права на ограничение ответственности, то делегация Канады считает, что

перевозчик не должен иметь право на ограничение своей ответственности, если он умышленно причинил ущерб. Она считает также, что перевозчик должен нести полную ответственность за действия всех лиц, услугами которых он пользуется. Таким образом, она не согласна с предоставлением перевозчику права ограничить свою ответственность, если одно из таких лиц умышленно причинило ущерб. Вследствие этого она не может согласиться с существующей формулировкой пункта 1*b* статьи 8, которая позволяет перевозчику ограничить свою ответственность, если утрата груза происходит в результате умышленной ошибки в судовождении, совершенной капитаном или каким-либо членом команды. По его мнению, не существует каких-либо оснований — логических или моральных — проводить различие между умышленной ошибкой такого рода и умышленной ошибкой, совершенной капитаном или одним из членов команды при обращении с грузом.

54. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) также выступает за установление двойного критерия, поскольку он считает необходимым предусмотреть справедливую компенсацию за грузы небольшого веса и значительной стоимости. По его мнению, этот двойной критерий не вызовет трудностей, поскольку Брюссельский протокол 1968 года позволяет решать проблемы, которые могут возникнуть в этой связи. Однако решение, которое должно быть принято по этому вопросу, зависит от цифр, которые позднее будут включены в Конвенцию. Поэтому делегация Федеративной Республики Германии не может в настоящее время выразить свое окончательное мнение.

55. Что касается суммы компенсации, то он также затрудняется на данном этапе предложить точные цифры. Однако его делегация выступает за установление умеренных пределов компенсации, выплачиваемой перевозчиком, и считает, как и делегация Нидерландов, что цифры, установленные в этой связи в Конвенции, должны соответствовать цифрам, изложенным в Брюссельском протоколе 1968 года.

56. Что касается лишения права на ограничение ответственности, то, по мнению делегации Федеративной Республики Германии, статья 8 далеко не решает проблему, а лишь усложняет ситуацию и дает возможность для возникновения многочисленных споров. Поэтому она выступает за включение в статью 8 положения, аналогичного положению, содержащемуся в Брюссельском протоколе 1968 года.

57. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) выступает за принятие единого критерия по причинам, которые уже были изложены представителем Нидерландов. Она считает, что сумма компенсации за единицу груза будет зависеть от окончательной позиции, которую займет Комитет по принципиальным вопросам, рассматриваемым в настоящее время, однако она выступает за установление цифр, аналогичных тем, которые содержатся в Протоколе 1968 года. Что же касается вопроса о неограниченной ответственности, то она поддерживает принцип, изложенный в пункте 1 статьи 8.

58. Г-н ДУЭ (Франция) признает, что в том, что касается критерия, который должен применяться для подсчета пределов суммы компенсации, может казаться заманчивым избрать единый критерий, основанный на весе, который является простым и, за счет того, что позволяет добиться единообразия, соответствует критериям, применимым во всех других конвенциях, касающихся перевозок. Однако двойной критерий, решительным сторонником которого является делегация Франции, имеет более значительные преимущества. Во-первых, он учитывает специфику морских перевозок. По существу не следует забывать о том, что Брюссельская конвенция 1924 года основана на едином критерии числа мест или предметов. Протокол 1968 года, содержащий двойной критерий, установил удовлетворительный компромисс между подсчетом суммы компенсации, исходя из веса, и определением этой суммы, исходя из числа мест; в этом случае принимается во внимание только наиболее значительная величина. Представляется, что этот двойной критерий приспособлен к морским перевозкам в том отношении, что он позволяет учитывать число контейнеров как грузовых мест, если в коносаменте не предусмотрено иное, а также число предметов, содержащихся в контейнере. Напротив, единый критерий, основанный на весе, является неудобным, поскольку он не приспособлен к грузам, имеющим незначительный вес, но большую стоимость. По существу в этом случае сторона договора не заинтересована в том, чтобы заявлять о стоимости груза, в связи с повышением расходов, которое может быть вызвано этим. С другой стороны, установить единый критерий сложнее, чем руководствоваться двумя цифрами, определенными с помощью двойного критерия.

59. Что касается пределов суммы компенсации, то делегация Франции считает, что эта сумма не должна быть слишком высокой в интересах самих грузоотправителей, поскольку высокий предел суммы компенсации приведет для перевозчиков к увеличению стоимости страхования ответственности, что в свою очередь отразится на фрахтовых ставках, и сами грузоотправители заинтересованы в менее дорогостоящем страховании стоимости их груза.

60. Таким образом, делегация Франции считает, что необходимо как можно ближе придерживаться цифр, установленных в Брюссельском протоколе 1968 года. Несомненно, она считает, что желательно пересмотреть эти цифры, принятые 10 лет тому назад, которые могут оказаться неактуальными при вступлении Конвенции в силу. Можно, конечно, привести подсчеты и заранее предусмотреть более высокие суммы, однако такая процедура была бы несколько опасной и произвольной. Поэтому лучше было бы предусмотреть пересмотр пределов суммы компенсации после вступления Конвенции в силу.

61. Что касается вопроса о неограниченной ответст-

венности, то г-н Дуэ напоминает о том, что традиционная позиция Франции заключается в сохранении критерия умышленной ошибки и непростительной ошибки, который должен также применяться к служащим перевозчика, как в Варшавской конвенции. Однако делегация Франции придерживается критерия, изложенного в статье 8, в том что касается служащих перевозчика. По его мнению, можно достичь компромисса по вопросу о лишении права на ограничение ответственности, а также по вопросу о пожаре и сумме компенсации. Он считает, что проблему ответственности следует пытаться решить путем компромисса, а не устанавливая вновь критерий ошибки в судовождении, что противоречило бы духу Конвенции.

Заседание закрывается в 13 час. 10 мин.

12-е заседание

Среда, 15 марта 1978 года, 15 час.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF. 89/C.1/SR.12

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8)**

Основные вопросы в отношении статей 5 и 6, представленные на рассмотрение Первого комитета его Председателем (продолжение) *(A/CONF. 89/C.1/L.132)*

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету продолжить рассмотрение представленного ему перечня основных вопросов (A/CONF.89/C.1/L.132).

2. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что в связи с вопросом III об ограничении ответственности его делегация предпочитает установить единый критерий, основанный на весе, который был бы простым и практичным для применения и содействовал бы унификации системы ограничения ответственности в международном режиме, регулирующем перевозку грузов. В настоящий момент его делегация не может указать четкой суммы компенсации, однако считает, что эта сумма должна быть установлена на разумном уровне.

3. В связи с возможными случаями неограниченной ответственности его делегация активно выступает за изменение формулировки пункта 1 статьи 8 проекта конвенции (A/CONF.89/5) согласно соответствующим положениям статьи 12 Афинской конвенции 1974 года о морской перевозке пассажиров и багажа или статьи 14 Лондонской конвенции 1976 года об ограничении ответственности по морским требованиям. Именно на это направлена поправка, предложенная его делегацией в документе A/CONF. 89/C.1/L.19.

4. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация не сомневается в том, что существующие тексты статей 6 и 8 получили широкую поддержку.

5. Что касается ограничения ответственности, то, по мнению его делегации, следует установить двойной критерий. Опыт показывает достоинства такого критерия, который, позволяя учитывать грузы небольшого веса, но значительной стоимости, является выгодным для развивающихся стран, которые расширяют импорт дорогостоящих товаров.

6. Что касается суммы компенсации за единицу груза, то его делегация не может назвать точной суммы, но выступает за принятие практического подхода. Ее окончательная позиция по этому вопросу будет зависеть от общего распределения рисков между грузоотправителем и перевозчиком в проекте статей в целом.

7. Вопрос о неограниченной ответственности связан с очевидными трудностями, поскольку в проекте конвенции предусматривается утрата права на ограничение ответственности лишь при совершенно исключительных обстоятельствах. По существу многие делегации выражают опасение в том, что этот текст выходит за пределы принципов существующей юриспруденции в том отношении, что он требует доказательств того, что утрата, повреждение или задержка в доставке произошли в результате акта или оплошности, совершенных не только преднамеренно или в результате безответственности, но и с пониманием того, что такие утрата, повреждение или задержка, вероятно, возникли бы. Особенно трудно представить доказательство о существовании намерения. В этом тексте действительно содержатся некоторые внутренние гарантии, и его делегация готова принять его в настоящее время, однако она резервирует свою позицию до завершения дальнейших прений по соответствующей статье.

8. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что двойной критерий, аналогичный тому, который содержится в Брюссельском протоколе 1968 года, уже включен в Морской кодекс Норвегии и может быть принят его

делегацией, хотя его страна с 1967 года утверждает, что проще было бы основывать ограничение ответственности на едином критерии. Если будет принят единый критерий, то он разделяет мнение представителя Австралии (10-е заседание) о том, что предпочтительно установить минимальный предел, применимый во всех случаях.

9. Что касается суммы компенсации за единицу груза, то в качестве отправного пункта следует принять Брюссельский протокол, учитывая необходимость компенсировать снижение реальной стоимости после 1968 года. Его делегация с удовольствием примет участие в соответствующих дискуссиях в этой связи.

10. Он согласен с представителем Мексики в том, что следует чрезвычайно тщательно определить ситуации, при которых могут устраняться пределы ответственности. Хотя этот вопрос, несомненно, является предметом разногласий, совершенно очевидно, что он является также ключевым вопросом для всей будущей Конвенции, поскольку несомненно, что многие страны не смогут поддержать текст, позволяющий слишком легко отменять такие пределы. По мнению его делегации, для достижения наиболее широкой поддержки следует не формулировать этот текст в соответствии с проектом статьи 8, а следовать образцу, установленному в других морских конвенциях, как в Лондонской конвенции 1976 года.

11. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что его делегация предпочитает принятие единого критерия, основанного на весе, для установления пределов ответственности. Такой критерий соответствовал бы международным конвенциям, регулирующим воздушную перевозку; кроме того, принятие двойного критерия было бы связано с трудностью согласования грузовой единицы.

12. В этой связи некоторые правительства выступали за установление двойного критерия, исходя из того, что таким образом на перевозчика будет возложена более значительная ответственность, что будет выгодным для грузополучателя и грузоотправителя. Весьма любопытно, что многие из тех стран, которые выступают за установление двойного критерия, указывали на возможность резкого роста фрахтовых ставок в качестве причины для того, чтобы не налагать дальнейшего бремени ответственности на перевозчика.

13. На настоящем этапе его делегация не может предложить сумму компенсации за единицу груза, учитывая то, что такое решение будет зависеть от установленного предела ответственности. В любом случае она считает, что эта сумма должна быть умеренной, с тем чтобы избежать трудностей для грузоотправителя.

14. По мнению его делегации, ответственность должна быть неограниченной во всех случаях, когда перевозчик или его агенты и служащие преднамеренно совершают конкретные действия, приводящие к утрате или повреждению груза или к задержке в доставке. Как указал представитель Индии, трудно получить доказательства о наличии намерения, и поэтому во многих национальных правовых системах наличие намерения устанавливается с помощью объективных проверок, основанных на имеющихся доказательствах.

15. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что его делегация понимает значение принципа ограниченной ответственности. Этот принцип изложен в законодательстве Уганды; по существу отсутствие ограничения ответственности, несомненно, вызовет неопределенность и, следовательно, сокращение торговли.

16. Ограничение ответственности должно быть основано на двойном критерии, а именно числе грузовых мест и весе в зависимости от того, какая из этих величин больше, и грузоотправители или грузополучатели должны иметь право выбирать, какой из этих двух критериев будет применяться.

17. Его делегация не имеет четкого мнения в отношении суммы компенсации за единицу груза и будет рассматривать результаты дальнейших прений по этому вопросу; она будет занимать гибкую позицию, настаивая только на том, чтобы интересы грузоотправителя или грузополучателя неоправданно не ущемлялись.

18. Уганда может согласиться с существующим текстом статьи 8 в духе компромисса; однако перевозчик должен терять право на ограничение ответственности в случаях, изложенных в статье 8. Его делегация резервирует за собой право изменить эту позицию в том случае, если пункт 4 статьи 5 будет оставлен в существующей формулировке.

19. Слова «в рамках своих служебных обязанностей», содержащиеся в пунктах 1*b* и 1*c* статьи 8, вызывают опасения. Не следует устанавливать такое положение, при котором перевозчику слишком просто будет отказаться от ответственности за акты, совершенные его служащими и представителями. Часто утверждается, что какой-либо служащий не выполнил инструкций или неправильно понял их; однако интересы грузоотправителя или грузополучателя не должны страдать от внутренних вопросов, вытекающих из договора между хозяином и служащим. Поэтому, не желая категорически настаивать на этом, его делегация все же хотела бы исключить из двух соответствующих пунктов слова «в рамках своих служебных обязанностей».

20. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация выступает за существующий текст статьи 6, поскольку он предусматривает принятие двойного критерия для ограничения ответственности и поэтому является приемлемым для всех грузов, как имеющих значительный вес и небольшую стоимость, так и имеющих небольшой вес и высокую стоимость. Его делегация не выступает за альтернативный текст статьи 6; однако, если Комитет сочтет необходимым утвердить критерий, основанный только на весе, его делегация может

принять критерий, устанавливающий минимальную стоимость, о котором упоминали представители Австралии (11-е заседание) и Австрии.

21. Что касается суммы компенсации за единицу груза, то его делегация предлагает, чтобы идеи, заключенные в Брюссельском протоколе 1968 года, служили основой для определения таких пределов. Однако важно обеспечить сохранение стоимости в реальном выражении, хотя в связи со всемирной инфляцией и колебаниями обменных курсов, которые имели место в последние годы, трудно определить нынешнюю реальную стоимость установленного в то время показателя 30 франков Пуанкаре за килограмм.

22. Соединенные Штаты Америки подготовили таблицы, содержащиеся в документах A/CONF.89/C.1/L.47 и L.131, в которых приводятся соответственно показатели в отношении перевозки экспортных и импортных товаров США морскими судами за последние годы и влияние инфляции на пределы ответственности, установленные в Брюссельском протоколе 1968 года. Из документа A/CONF.89/C.1/L.131 можно видеть, что существуют по меньшей мере четыре различных метода подсчета изменения стоимости франка Пуанкаре после 1967 года. Правительство Соединенных Штатов Америки провело исследование по внешней торговле США с тем, чтобы определить, какой процент стоимости грузов США будет компенсирован при использовании конкретного критерия для ограничения ответственности, основанного на единице веса. В этой связи Соединенные Штаты Америки с удовольствием отмечают, что выводы этого исследования в значительной степени совпадают с выводами аналогичного исследования, проведенного в Канаде. Его делегация надеется, что эти данные окажут помощь членам Комитета при обсуждении вопроса о размерах компенсации за единицу груза в целях ограничения ответственности. Так, например, делегация Нидерландов (там же) предложила, чтобы примерно 75 процентов внешней торговли полностью охватывались таким показателем, а делегация Канады (там же) предложила в качестве минимального показателя четыре канадских доллара за килограмм; этот последний показатель соответствует примерно 3,3 СПЗ за килограмм, что, как можно видеть из таблицы, содержащейся на стр. 4 документа A/CONF.89/C.1/L.47, почти соответствует показателю 76,6 процента, являющемуся кумулятивным процентным показателем стоимости морских грузов; другими словами, он весьма близок к показателю 75 процентов, предложенному делегацией Нидерландов. 30 франков Пуанкаре 1967 года примерно соответствуют 2,5 СПЗ 1977 года, и этот показатель, возможно, является приемлемым, хотя в соответствии с таблицей, о которой только что упоминалось, он будет охватывать лишь примерно 63 процента внешней торговли. Его делегация считает, что эти показатели вполне входят в обсуждаемые пределы, и выражает надежду на то, что другие делегации сочтут их полезными при решении вопроса о том, какие единицы ограничения более всего соответствуют их интересам.

23. Что касается вопроса о неограниченной ответственности, то в Гаагских правилах не содержится каких-либо положений, позволяющих превысить эти пределы, поскольку, несомненно, считалось, что случаи умышленного нанесения ущерба слишком немногочисленны для того, чтобы иметь существенное значение. В новой Конвенции не должно содержаться подобного положения, и поэтому следует исключить существующую статью 8. Его делегация выражает убеждение в том, что положения Брюссельского протокола действительно являются попыткой решения трудностей, которые стали проблемой для некоторых стран, и поэтому она может согласиться с формулировкой, соответствующей Брюссельскому протоколу. Однако она не может согласиться с идеей о том, что пределы ответственности за единицу груза никогда не могут превышаться; по этой причине соответствующая формула, содержащаяся в Афинской конвенции 1974 года и Лондонской конвенции 1976 года, является абсолютно неприемлемой для Соединенных Штатов.

24. Его делегация уверена в том, что в настоящий момент существует основа для плодотворной дискуссии с целью достижения компромиссного решения, приемлемого для стран с любыми экономическими системами, а также в равной степени для грузоотправителей, страховщиков и перевозчиков.

25. Один из членов его делегации, являющийся представителем министерства торговли, разъяснит теперь технические детали документа A/CONF.89/C.1/L.47 и L.131, касающегося статьи 6.

26. Г-н ДЖОНСОН (Соединенные Штаты Америки) говорит, что цифры, приведенные в документе A/CONF.89/C.1/L.47, отражают перевозки экспортных и импортных грузов Соединенных Штатов Америки в 1974 и 1975 годах и только экспортных грузов — в 1976 году, выраженные в стоимости и весе грузов в долларах США и СПЗ за фунт и в СПЗ за килограмм. Доллары переводились в СПЗ по курсу 1 СПЗ = 1,20 доллара США, что представляет собой среднее значение на конец 1974 и 1975 годов. Наиболее значительными данными для определения ответственности согласно предлагаемой Конвенции являются кумулятивные процентные показатели стоимости морских грузов, приведенные в столбце 4 таблицы, приложенной к этому документу, поскольку страхуется именно стоимость груза.

27. Цель таблиц, содержащихся в документе A/CONF.89/C.1/L.131, заключается в том, чтобы показать влияние инфляции на пределы ответственности, установленные в Висбайских правилах, с тем чтобы указать предел ответственности, необходимый в статье 6 для сохранения реальной стоимости, а также продемонстрировать необходимость учета будущей инфляции в качестве фактора поддержания реальной стоимости.

28. Таблицы были подготовлены с использованием

четырех регулярно публикуемых показателей инфляции, два из которых публикуются Соединенными Штатами Америки и два — Организацией Объединенных Наций, и в них указываются средние годовые темпы инфляции, которые варьируются от менее 5 процентов для товаров, входящих только в ВНП Соединенных Штатов, до несколько более 11 процентов для мирового экспорта и импорта согласно подсчетам Статистического бюро Организации Объединенных Наций. С тем чтобы сохранить реальную стоимость 1968 года, установленную в Висбайских правилах, не учитывая других изменений в режиме ответственности, которые повлияли на баланс между грузоотправителем и судовладельцем, при этих темпах инфляции пределы ответственности в настоящей Конвенции должны колебаться от 1,48 доллара США за фунт (2,72 СПЗ за килограмм) до 2,62 доллара США за фунт (4,82 СПЗ за килограмм) и от 1096 долларов США за грузовое место (913 СПЗ) до 1947 долларов США за грузовое место (1622 СПЗ).

29. Его делегация подчеркивает важность обеспечения некоторой защиты от влияния инфляции на пределы ответственности путем введения оговорки о скользящих ценах ввиду снижения во всем мире реальной покупательной способности и проблем, которые возникнут в связи со снижением реальной стоимости таких пределов для лиц, пытающихся получить возмещение убытков. Если такое положение не будет включено, то предпринимаемые в настоящее время усилия могут оказаться бесплодными.

30. Г-н МАКАНГУС (Канада) говорит, что проведенный его делегацией анализ значения показателей, представленных Соединенными Штатами Америки, является несколько иным, поскольку эти показатели касаются общей стоимости импортных и экспортных грузов, в то время как аргументы, представленные его делегацией, касаются не суммы, а пределов колебаний стоимости груза, подверженного повреждению, который он назвал контейнерным грузом.

31. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что его делегация предпочитает двойной критерий для подсчета ответственности, предложенный в первом варианте статьи 6, однако ей трудно согласиться с обеими фразами, заключенными в квадратные скобки в пункте 1*b*. Предпочитая формулировку первого варианта, она, однако, выражает озабоченность в связи с некоторыми случаями частичной доставки, для которых требуется специальный режим.

32. Что касается вопроса о расчетной единице, то его делегация согласна с позицией делегации США, основанной на данных, изложенных в документах A/CONF.89/C.1/L.47 и L.131. Он упомянул, что возможность использования СПЗ вместо франка Пуанкаре в качестве расчетной единицы широко обсуждалась на пятой сессии Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок[1]. В настоящее время некоторое представление относительно стоимости в долларах США и СПЗ за фунт и за грузовое место, которая необходима для поддержания реальной стоимости 1968 года, установленной в Висбайских правилах, можно получить из заявлений Канады и Соединенных Штатов Америки и в особенности из документа A/CONF.89/C.1/L.131. Представляется, что Лондонская конвенция 1976 года предлагает решение, которое соответствовало бы мнениям, выраженным в ходе настоящей Конвенции, особенно мнению делегаций Соединенных Штатов Америки и Канады. В этом случае стоимость национальной валюты государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, будет подсчитываться таким образом, как это определено этим государством.

33. Г-н БРЕДХОЛЬТ (Дания) говорит, что его делегация выступает за двойной критерий для ограничения ответственности. Что касается суммы компенсации за единицу груза, то она предпочла бы сохранить уровни, установленные в Висбайских правилах, которые на протяжении длительного времени являлись частью национального законодательства. Кроме того, Клубы взаимного возмещения и страхования заверили его в том, что эти суммы до настоящего времени являлись вполне достаточными.

34. Что касается статьи 8, то его делегация выступает за формулу, отвечающую соответствующим положениям Лондонской и Афинской конвенций.

35. Г-н ПТАК (Польша) говорит, что, по мнению его делегации, альтернативный текст статьи 6, согласно которому единственным применяемым критерием будет вес брутто, является недостаточно гибким. Если пределы ответственности будут установлены на довольно низком уровне, владельцы груза небольшого веса, но высокой стоимости будут не в состоянии покрыть значительную долю своих потерь, в то время как если этот предел будет высоким, то он не будет применимым к сравнительно дешевому грузу, и фактор ограничения ответственности, который является столь необходимым для Конвенции, не будет использоваться. Ущерб, причиненный грузу такого рода, по существу будет полностью компенсироваться, а это противоречило бы принципам ограничения ответственности. Другим недостатком критерия, основанного на весе брутто, является то, что не все грузы взвешиваются.

36. Первый вариант статьи 6 является более приемлемым для его делегации, поскольку он учитывает различия в характере и стоимости груза и, таким образом, является более гибким. По-видимому, он также предоставляет более значительную защиту грузоотправителям, которые будут иметь выбор в отношении пределов возмещения по искам в случае утраты или повреждения груза. Кроме того, использование выражения «единица отгрузки» в этом варианте устраняет некоторые сомнения, которые его делегация испытывала в связи с точным значением ссылки на единицу груза.

[1] TD/B/C.4/ISL/19/Supp.2, пункт 92.

37. Что касается размера пределов ответственности перевозчика, то его делегация разделяет мнение, выраженное в исследовании секретариата ЮНКТАД по вопросу о страховании морских грузов[2], о том, что нет необходимости вводить пределы, которые превышали бы реальную стоимость обычного груза. Поэтому можно считать, что пределы ответственности должны быть основаны на суммах, установленных в Брюссельском протоколе 1968 года, а именно 10 тыс. франков Пуанкаре за грузовое место или другую единицу отгрузки или 30 франков за килограмм веса брутто. До настоящего времени эти суммы являлись достаточно высокими для соответствующей компенсации грузовладельцам за утрату или повреждение груза в ходе перевозки. Если стоимость франка Пуанкаре будет установлена в размере 0,10 доллара США, то пределы ответственности перевозчика будут составлять 1000 долларов США за грузовое место или единицу отгрузки, или 3 тыс. долларов США за тонну груза без упаковки. Эти суммы соответствующим образом будут применяться для целей новой Конвенции при условии возможных корректив для учета инфляции.

38. Что касается ответственности перевозчика за задержку в доставке, то она не должна превышать суммы фрахта, причитающейся за перевозку груза, который был доставлен несвоевременно.

39. Что касается тех случаев, когда должна допускаться неограниченная ответственность, то, по мнению его делегации, формулировка пункта 1 дает возможность для возникновения споров и противоречий между сторонами, занимающимися морской перевозкой. Норма, касающаяся утраты перевозчиком права на ограничение своей ответственности, должна быть основана на степени его собственной вины, а не вины его агентов или служащих. Согласно пункту 2 статьи 7 служащие и агенты перевозчика имеют право воспользоваться возражениями и пределами ответственности, предоставляемыми перевозчику по Конвенции. Следовательно, нельзя наказывать перевозчика, лишая его права воспользоваться ограничением ответственности вследствие предумышленного акта со стороны его агентов и служащих. На грузоотправителя и перевозчика не возлагается неограниченная ответственность за умышленные акты и оплошность со стороны их служащих или агентов ни в одной из недавно принятых международных конвенций, например, в Конвенции 1957 года относительно ограничения ответственности владельцев морских судов, в Брюссельском протоколе 1968 года, в Афинской конвенции 1974 года и в Лондонской конвенции 1976 года. Его делегация считает разумным восстановить норму, касающуюся утраты права на ограничение ответственности, которая была подготовлена Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок.

40. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) говорит, что его делегация отдает предпочтение единому критерию определения предела ответственности по весу на том основании, что это является более четким решением и его легче применять, однако она готова дополнительно рассмотреть этот вопрос.

41. По ее мнению, вопрос о сумме компенсации должен получить дальнейшее рассмотрение в свете тех сумм, которые установлены в Брюссельском протоколе 1968 года.

42. Что касается третьего момента, о котором говорится в вопросе III, его делегация придает большое значение статье 8 и считает, что текст в том виде, в котором он сформулирован, должен быть приведен в соответствие с Афинской конвенцией 1974 года, ибо в нем вводится ненужный элемент затрат, который связан с финансовыми убытками для грузоотправителей, грузополучателей и судовладельцев. Он не только приведет к дополнительному риску, который будет трудно оценить и который необходимо будет застраховать, увеличивая тем самым расходы по страхованию, но и будет являться источником споров в будущем.

43. Он хотел бы также обратить внимание на взаимосвязь, существующую между этой статьей и положениями о задержке. Эти положения могут послужить причиной возникновения значительных исков в отношении покрытия связанного с этим ущерба в том случае, если, например, имела место задержка в доставке важных запасных частей. Сочетание этой нормы с возможностью нарушения предела ответственности может возложить дополнительное бремя на судовладельцев, которое будет особенно тяжким для небольших судоходных компаний.

44. Представитель Соединенных Штатов Америки, ссылаясь на положение Афинской конвенции 1974 года, в котором указывается, что пределы ответственности могут быть нарушены в случае действий или упущений со стороны перевозчика, отметил, что такие пределы нельзя нарушать. Его делегация не считает, что как это положение, так и аналогичные положения, содержащиеся в Лондонской конвенции 1976 года и Брюссельском протоколе 1968 года, касаются пределов ответственности, которые нельзя нарушать в действительном смысле этого слова и которые содержатся лишь в Гватемальском протоколе по перевозкам 1971 года и Монреальском протоколе № 3.

45. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что его замечания будут носить лишь предварительный характер, ибо решение проблем, поднятых в вопросе III, зависит от ряда других вопросов. Что касается первого момента, его делегация отдает предпочтение двойному критерию (грузовые места и вес). Что же касается вопроса о пределе ответственности за единицу груза, то в предварительном порядке она считает, что этот предел должен устанавливаться в зависимости от сумм, определенных в Брюссельском протоколе 1968 года, которые должны служить основой для определения компенсации. Что касается третьего момента, то его делегация, возможно, поддержит предложения, внесенные другими делегациями, од-

[2] TD/B/C.3/120, пункт 189.

нако считает, что пункт 1 статьи 8 должен быть изменен, с тем чтобы охватить большее число случаев, предусматривающих неограниченную ответственность, а подпункт *c* этого пункта должен быть исключен.

46. Г-н МАТЭУС (Венесуэла) говорит, что его делегация поддерживает двойной критерий (грузовые места и вес), поскольку это позволит перевозчику проявить большую гибкость при установлении фрахта.

47. Что касается второго момента, затронутого в вопросе Председателя, то предел ответственности будет зависеть от решений, принятых в отношении ответственности, тогда как в отношении третьего момента его делегация считает целесообразным сохранить текст статьи 8 в том виде, в котором он сформулирован в проекте ЮНСИТРАЛ. Лишение перевозчика права на ограничение ответственности явится результатом не только преднамеренного действия или упущения с его стороны, но и преднамеренных и имеющих серьезные последствия действий или упущений со стороны его служащих или агентов, так как перевозка обычно является совместным предприятием. Кроме того, перевозчик должен терять также право на ограничение ответственности, если фрахт не указан в коносаменте. Его делегация предложила соответствующую поправку в документе A/CONF.89/C.1/L.105, на которую она сошлется при обсуждении статьи 16.

48. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) говорит, что ответ его делегации на первый из трех вопросов, относящихся к основному вопросу IV, является отрицательным. По его мнению, ответственность за задержку в доставке груза должна подпадать под сферу действия Конвенции; это является единственным логичным подходом с учетом общей направленности статьи 5.

49. Что касается второго вопроса, то его делегация считает, что в отношении ущерба, вызванного задержкой, следует установить особый режим: ответственность за задержку отличается от ответственности за ущерб или утрату груза, так как ущерб грузоотправителя в первом случае носит экономический характер.

50. Наконец, что касается третьего вопроса, он отдает предпочтение сумме фрахта в отличие от суммы, кратной фрахту, как основе для определения предела ответственности в случае установления особого режима.

51. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что его делегация считает, что, во-первых, ответственность перевозчика за задержку в доставке груза должна регулироваться Конвенцией; во-вторых, в отношении такой ответственности необходимо установить особый режим; и, в-третьих, пределы ответственности должны определяться на основе суммы фрахта.

52. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что его делегация уже изложила свою позицию на одиннадцатом заседании по моментам, затронутым в вопросе IV.

53. Отмечая, что к пунктам 1 и 2 статьи 5 был представлен ряд поправок, он заявляет, что поддерживает поправки Польши как к пункту 1, так и к пункту 2 (A/CONF.89/C.1/L.60), однако не может согласиться с поправками Соединенного Королевства и в том числе с предложением относительно нового пункта 1-*бис*. Он отметил также, что некоторые поправки, в том числе поправка, представленная Соединенными Штатами Америки (A/CONF. 89/C.1/L.58), возлагает бремя доказывания с целью освобождения от ответственности на перевозчика. Его делегация готова согласиться с таким подходом, если Конференция пожелает использовать его. Однако она не может согласиться с содержащимся в одной из поправок положением о том, что для установления ответственности перевозчика срок доставки груза должен указываться в коносаменте или другом документе, подтверждающем договор перевозки. Это, по его мнению, было бы крайне нежелательным с учетом всех проблем, связанных с морской перевозкой груза. Такой подход мог бы быть приемлемым, например, для стран Общего рынка, расстояния между которыми невелики, но он широко не практикуется и поэтому не должен регулироваться положениями настоящей Конвенции.

54. Г-н ГРОНФОРС (Швеция) говорит, что, по мнению его делегации, данная Конвенция должна регулировать ответственность за задержку в поставке груза, поскольку такое регулирование представляет собой часть задачи в области унификации. Она считает также, что специальный режим необходимо предусмотреть ввиду различия между ответственностью за утрату или повреждение груза, которая касается самого груза, и ответственностью за задержку, касающуюся предельного срока, который предоставляется добросовестному перевозчику для выполнения своего договора перевозки. Основой определения пределов ответственности, — имеющей некоторое отношение к статье 8 (Утрата права на ограничение ответственности), — должна являться сумма фрахта.

55. И наконец, его делегация поддерживает проект ЮНСИТРАЛ, который полностью соответствует другим международным конвенциям об ответственности в отношении сухопутных перевозок.

56. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша), ссылаясь на виды утраты, которые могут явиться результатом задержки в доставке груза, говорит, что первым видом является возможное повреждение груза в результате удлинения срока перевозки и он регулируется общими правилами об ответственности перевозчика за повреждение груза. Вторым видом утраты является утрата грузоотправителем или грузополучателем предполагаемой коммерческой прибыли, причем такая утрата компенсируется с учетом рыночной цены в месте назначения утраченного или поврежденного груза. Таким образом, ясно, что принцип ответственности за задержку уже признается, и поэтому его делегация поддерживает его

включение в сферу действия Конвенции. В то же время ей будет трудно согласиться с каким-либо толкованием, предполагающим распространение такой ответственности на более косвенную утрату — например, в отношении простоя какого-либо предприятия в результате непоставки груза. Поэтому она не видит необходимости в установлении специального режима в отношении такой ответственности, хотя и готова согласиться с таким режимом, если большинство пожелает установить его.

57. Далее его делегация считает, что основой определения пределов ответственности должна являться сумма фрахта, которая представляет собой прибыль перевозчика и включает также все расходы, связанные с перевозкой. Утрата фрахта означает для перевозчика не только утрату прибыли, но и покрытие им всех расходов, связанных с перевозкой, а также неиспользование эксплуатационного времени с вытекающими из этого последствиями. В конечном счете, перевозчик меньше всех заинтересован в задержке своего судна, и он сделает все возможное для того, чтобы избежать ее.

58. Г-н КАСИЧ (Югославия) говорит, что в принципе его делегация не возражает против включения в Конвенцию положения об ответственности за задержку. Однако ввиду различных толкований термина «задержка» в различных правовых системах она считает, что утрата в результате задержки не должна компенсироваться. Поэтому необходимо предумотреть специальный режим для такого вида ущерба. Пределы ответственности должны определяться на основе суммы фрахта, выплачиваемой за груз, в доставке которого произошла задержка.

59. Ссылаясь на статью 8, он отмечает, что она предусматривает бóльшую степень защиты для груза, чем для пассажиров — что, по мнению его делегации, является неоправданным — и что в ней применяется подход, весьма отличающийся от подхода, принятого в двух конвенциях, недавно разработанных в рамках Межправительственной морской консультативной организации, а именно в Лондонской конвенции 1976 года и Афинской конвенции 1974 года. Такой подход, попустительствующий спорам, не будет способствовать унификации права морских перевозок, которая является одной из целей данной Конференции. Поэтому его делегация предлагает исключить пункты 1*b* и 1 *c* статьи 8 и предложить Редакционному комитету соответствующим образом изменить остальную часть статьи.

60. Г-н КОВА АРРИА (Венесуэла), ссылаясь на пункт 2 статьи 5, отмечает, что ответственность за задержку в доставке груза обусловлена термином «разумно». Таким образом, она ничего не добавляет к существующей норме, которая предполагает, что любая такая утрата должна регулироваться с помощью судебного разбирательства или несудебного урегулирования. Он отмечает далее, что согласно положениям пункта 3 статьи 5 ответственность наступает лишь по истечении 60 дней. По его мнению, этот срок следует прибавить к сроку, согласованному в коносаменте, в соответствии с положениями пункта 2 статьи 5, с тем чтобы утрата могла устанавливаться лишь по истечении достаточно продолжительного срока. Пределы ответственности, установленные в статье 6, также могут привести к неправильным толкованиям и спорам. Таким образом, положения об ответственности за задержку в доставке груза содержат исключения, которые ни поясняют, ни укрепляют основного принципа. Поэтому его делегация считает, что эти положения в существующей формулировке следует исключить.

61. Г-н ФРАНСИНИ (наблюдатель от Латиноамериканской ассоциации судовладельцев) говорит, что задержка в доставке груза обычно бывает обусловлена ошибками при обработке груза в порту погрузки или разгрузки — работа, выполняемая лицами, на которых контроль судовладельца обычно не распространяется, хотя они и нанимаются таким судовладельцем или его представителями. Вопрос, беспокоящий его Ассоциацию, заключается в том, что судовладельцу как стороне, наиболее заинтересованной в том, чтобы избежать задержки в доставке, придется прибегать к страхованию, с тем чтобы защитить себя в случае возложения на него ответственности за те действия, которые выходят за пределы его контроля и могут приводить к предъявлению весьма крупных исков. Поэтому она твердо придерживается того мнения, что из Конвенции следует изъять положение об ответственности перевозчика за задержку в доставке груза.

62. Г-н ФУКС (Австрия) отмечает, что задержка в доставке является лишь одним аспектом данной проблемы; задержка с прибытием может поставить перед грузоотправителем еще большие проблемы.

63. Единственным критерием задержки, предусмотренным в проекте конвенции, является четко согласованный в договоре перевозки срок; однако на практике таких соглашений никогда не существовало, и они не будут существовать. Учитывая все связанные с данным вопросом проблемы и возможные экономические последствия для перевозчика, его делегация готова рассмотреть любое практическое решение, включая изъятие положения об ответственности перевозчика за задержку. Однако если будет принято решение сохранить в данной Конвенции положение об ответственности за задержку, то его делегация будет склонна поддержать положение о том, что в основе определения пределов ответственности должна лежать сумма фрахта. Если такого решения не будет принято, она предлагает изменить формулировку положений статьи 6, касающихся отклонений.

64. Г-н МАКАНГУС (Канада) говорит, что его делегация считает, что включение в данную Конвенцию положения об ответственности за задержку позволит устранить существующую в Гаагских/Висбайских правилах неопределенность в отношении возмещения ущерба за задержку. Она не видит также достаточных оснований для того, чтобы применять к ущербу за задержку иной подход, чем тот,

какой применяется к другим видам ущерба, предусмотренным в договоре морской перевозки, поскольку компенсации подлежат все такие виды ущерба. При условии тщательной формулировки положения о задержке перевозчик не сможет снимать с себя ответственность на основании положений статьи 23.

65. Однако его делегация не поддерживает предусмотрение специального режима компенсации утраты или повреждений, вызванных задержкой. Она является лишь одной из целого ряда причин ущерба, к которым должны применяться одинаковые положения. Она не видит также необходимости в гармонизации или кодификации различных национальных правовых положений в рамках данной Конвенции. Если приравнять задержку к другим видам ущерба, то это внесет определенность в вопрос установления максимального показателя пределов ответственности. Отдельный показатель пределов ответственности вызовет большие трудности, поскольку невозможно заранее сколь-либо точно определить параметры нисходящей шкалы. В этой связи можно отметить, что в результате проведенного в Канаде исследования по вопросу о смешанных перевозках было установлено, что задержка как причина ущерба имеет минимальные экономические последствия для взаимоотношений между перевозчиком и грузоотправителем. Другим аргументом против установления специального показателя пределов ответственности является то, что, если он будет основан на фрахтовой ставке, грузополучатель не всегда сможет заранее знать его. По мнению его делегации, сумма, кратная фрахту, будет весьма неопределенной, поскольку она будет колебаться в зависимости от состояния рынка морских перевозок, расстояний перевозки и товарных коэффициентов.

66. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что, по мнению его делегации, из Конвенции не следует исключать положение об ответственности за задержку, а ответственность за ущерб, вызванный задержкой, необходимо приравнять к ответственности за ущерб, связанный с утратой.

67. В пункте 2 статьи 5 четко определяется основание ответственности: ответственность наступает в том случае, если было достигнуто соглашение о доставке в конкретный срок и это соглашение нарушается; если такого соглашения достигнуто не было, то перевозчик несет ответственность лишь в том случае, если с учетом всех обстоятельств он не действовал как добросовестный перевозчик. В этом случае возникает вопрос о том, должна ли сторона, понесшая ущерб, получать компенсацию; на этот вопрос можно ответить только положительно. Из этого следует, что такой вид ущерба должен компенсироваться так же, как компенсируется любой другой ущерб, поскольку он носит аналогичный характер, а именно представляет собой денежный ущерб. Поэтому следует применять одинаковый режим ответственности и одинаковые пределы ответственности.

68. Конференция должна рассматривать данную тему на основе предложенных вопросов, и у него нет необходимости останавливаться на третьем моменте, затронутом в связи с вопросом IV.

Заседание закрывается в 18 час.

13-е заседание

Среда, 15 марта 1978 года, 19 час. 40 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF. 89/C.1/SR.13

Рассмотрение статей 1 — 25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF. 89/7 и Add.1, A/CONF.89/8 и A/CONF.89/C. 1/L.109, L.114 и L.134)**

Основные вопросы в отношении статей 5 и 6, представленные на рассмотрение Первого комитета его Председателем (окончание) *(A/CONF. 89/C.1/L.132)*.

1. Г-н ДУЭ (Франция) заявляет, что включенное в проект конвенции понятие ответственности за задержку (A/CONF.89/5) является неоспоримым прогрессом по сравнению с Брюссельской конвенцией 1924 года. Было бы жаль от него отказываться, тем более что это понятие встречается в других конвенциях, касающихся перевозки грузов. Кроме того, включенное в проект конвенции понятие ответственности за задержку является весьма разумным: задержка в доставке имеет место тогда, когда груз не доставляется в согласованный срок или при отсутствии какого-либо согласованного срока в срок, который, с учетом обстоятельств данного случая, является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком. Поэтому делегация Франции считает, что не следует исключать положение об ответственности за задержку.

2. Следовало бы установить специальный режим, а компенсация за задержку должна рассматриваться как своеобразное наказание, налагаемое на перевозчика. Представляется целесообразным предусмотреть положение о том, что размеры компенсации должны рассчитываться на основе суммы фрахта, даже в том случае, если доставленному с задержкой грузу не было нанесено никакого ущерба; в подобном случае грузополучатель фактически несет коммерческий ущерб.

3. Г-н ТАНИКАВА (Япония) придерживается того мнения, что положение об ответственности за задержку необходимо включить в Конвенцию, но что оно должно быть ограничено суммой фрахта.

4. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) отмечает, что ответственность за задержку не охватывается Гаагскими правилами и что она, очевидно, рассматривалась как ответственность, связанная с косвенным ущербом. Включение положения об ответственности за задержку в проект конвенции является, таким образом, желательным прогрессивным шагом. Однако делегация Нигерии желала бы, чтобы ущерб, вызванный задержкой в доставке, регулировался правилом, составленным совершенно иначе. Она считает, что предел ответственности за утрату или повреждение в том виде, в каком он сформулирован в проекте конвенции, не учитывает, в случае его применения к задержке, «прямого ущерба» — то есть того, что в странах *общего права* называют «*общим ущербом*» — и, таким образом, автоматически предоставляет право на возмещение ущерба. Делегация Нигерии имеет, в частности, в виду принцип, объявленный британским судьей при разбирательстве дела Хедлей против Баксендэйла. Если положение об ответственности за ущерб или утрату будет применяться к задержке в доставке, то оно будет касаться лишь «*специального ущерба*» (косвенного ущерба) и будет предусматривать возмещение ущерба лишь в том случае, если истец сможет доказать, что он фактически пострадал в результате вменяемого в вину действия. Тем не менее делегация Нигерии резервирует свою позицию и готова изучить любое предложение, в котором будут должным образом учитываться интересы перевозчика и грузоотправителя в данном вопросе.

5. Г-н НДУМБА (Уганда) считает, что из Конвенции не следует исключать положения об ответственности за задержку, поскольку несправедливо возлагать на грузоотправителя всю ответственность за ущерб, вызванный непосредственно задержкой, несмотря даже на то, что им не было допущено никакой небрежности. Насколько известно представителю Уганды, коммерческое страхование не охватывает ущерба, вызванного непосредственно задержкой в доставке. Это, разумеется, касается и других видов страхования груза, а не только тех, которые основываются на британской системе. Поэтому, если Конвенция не будет предусматривать возложение на перевозчика ответственности за задержку, всю ответственность за ущерб в результате задержки будет всегда нести грузоотправитель; однако он не может застраховать себя на случай такого ущерба у своего страхователя груза, в то время как перевозчик может застраховаться от такого риска в рамках своей общей ответственности перевозчика или на рынках коммерческого страхования, или в клубах взаимного возмещения и страхования. В этой связи г-н Ндумба отмечает, что ущерб, понесенный грузоотправителем в результате задержки в доставке, может быть громадным, причем такая задержка иногда может являться прямой причиной утраты всего груза. Риск особенно велик в случае портящегося груза.

6. Что касается основы установления предела ответственности за задержку, то делегация Уганды считает, что сумму фрахта в качестве такой основы использовать нельзя. Необходимо найти специальную формулировку, позволяющую установить более справедливый уровень компенсации грузоотправителю и лучше учитывающую реальное положение.

7. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) отмечает, что правительство его страны внесло многочисленные предложения по положениям проекта конвенции, касающимся ответственности за задержку. Эти предложения, содержащиеся в документе A/CONF.89/7, будут впоследствии представлены на рассмотрение, если Комитет выскажется за включение такого вида ответственности в будущую Конвенцию. В данный же момент г-н Свини считает нужным указать, что, по мнению его делегации, положение об ответственности за задержку не следует исключать из Конвенции и что должен быть установлен специальный режим. Однако необходимо предусмотреть также материальный ущерб, вызванный задержкой в доставке, как это сделано в отношении утраты или повреждения груза в статье 5. Что касается пределов ответственности, то делегация Соединенных Штатов еще не разработала четкой позиции по этому вопросу; она могла бы согласиться как с суммой фрахта, так и с суммой, кратной фрахту.

8. Г-н ДИКСИТ (Индия) подчеркивает, что Рабочая группа приложила массу усилий к тому, чтобы включить в проект конвенции понятие ответственности за задержку. Это понятие, несомненно, интересует все государства, а не только развивающиеся страны; все государства согласны с тем, чтобы оно фигурировало в будущей Конвенции. Развивающиеся страны могут понести особенно большой ущерб в результате задержки в доставке, если груз будет приходить к ним тогда, когда он уже утратит свою коммерческую ценность и не найдет сбыта. Речь идет не о том, чтобы наказать перевозчика, поскольку совершенно ясно, что ни он, ни грузоотправитель или грузополучатель не заинтересованы в доставке груза с задержкой. Фактически речь идет об экономических интересах. Если какая-либо страна не получает своевременно груза и взяла на себя международные обязательства, то ее авторитету на международной арене может быть нанесен серьезный ущерб.

9. Поэтому представитель Индии желал бы, чтобы Комитет более или менее придерживался текста, предложенного в проекте конвенции. Таким образом, он выступает за включение в Конвенцию положения об ответственности за задержку, но еще не сформулировал четко своей позиции ни в отношении целесообразности установления специального режима, ни в отношении основы пределов такого вида ответственности.

10. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) считает, что положение об ответственности за задержку не следует исключать из Конвенции. Его делегация уже поддержала (10-е заседание) пункт 1 статьи 5, в котором задержка в сдаче фигурирует среди оснований ответственности перевозчика, и пункт 2 этой же статьи, в котором содержится определение понятия «задержка в сдаче». В связи с тем, что понятие задержки в доставке фигурирует в других конвенциях, касающихся перевозки груза, его включение в данный проект конвенции будет способствовать обеспечению единообразия конвенций в этой области.

11. Делегация Чили сомневается в целесообразности установления специального режима в отношении ответственности за задержку. К ответственности за ущерб в результате утраты или повреждения, вызванных задержкой в сдаче, следует применять общий режим. В отличие от этого можно было бы предусмотреть, что экономический ущерб определяется на основании суммы фрахта.

12. Г-н РАЙ (Аргентина) говорит, что его делегация поддерживает включение в Конвенцию положения об ответственности за задержку. Необходимо предусмотреть специальный режим и ограничить ответственность суммой фрахта и суммой, кратной фрахту. Не следует предусматривать возможность указания судовладельцем в коносаменте слишком большой задержки в сдаче. Таким образом, при условии незначительных изменений редакционного характера делегация Аргентины считает соответствующие положения проекта конвенции приемлемым.

13. Г-н РАМИРЕС ИДАЛЬГО (Эквадор) в принципе согласен с включением в Конвенцию понятия ответственности за задержку и с установлением особого режима такой ответственности при условии, что это не приведет к значительному увеличению фрахта, которое отрицательно скажется на международной торговле.

14. Г-н ХЕННИ (Алжир) не считает, что положения проекта конвенции, касающиеся ответственности за задержку, являются вполне удовлетворительными. Его делегация согласна с тем, что в случае задержки в доставке по вине перевозчика убытки должны возмещаться грузоотправителем. Но нередко бывают случаи, когда причиной задержки является ситуация в данном порту. Алжир является одной из стран, поддерживающих тесные торговые отношения с европейскими государствами, и его интересы часто страдают в результате забастовок, парализующих некоторые европейские порты, и в результате перегрузки его собственных портов. Оратор считает, что в таких случаях перевозчик должен освобождаться от ответственности. Однако данный принцип ответственности необходимо сохранить в тех случаях, когда грузоотправитель сам является грузополучателем и когда задержка в доставке объясняется, например, задержкой по вине одного из его грузополучателей.

15. Г-н СЕВОН (Финляндия) отмечает, что его делегация выступает за включение положения, касающегося ответственности за задержку, а также за установление специального режима, основанного на сумме фрахта.

16. Г-н КАСТРО (Мексика) придерживается того мнения, что из Конвенции не следует исключать положение об ответственности за задержку в доставке и что такой вид ответственности должен регулироваться особым режимом, а предел такой ответственности должен зависеть от фрахта.

17. Г-н АМОРОСО (Италия) говорит, что нет абсолютной необходимости предусматривать в Конвенции регулирование вопроса ответственности за задержку. Совершенно ясно, что перевозчик более, чем кто-либо другой, заинтересован в своевременной доставке груза. Кроме того, можно констатировать, что в большинстве случаев задержка объясняется такими причинами, как забастовки или перегруженность портов. Кроме того, зачастую весьма трудно определить, какой срок является «разумным», с тем чтобы можно было требовать доставить груз именно в этот срок.

18. Тем не менее делегация Италии сможет присоединиться к большинству, если будет принято решение включить в будущую Конвенцию положение об ответственности за задержку, а также исключить положение о косвенном ущербе. Необходимо установить особый режим ответственности за задержку, и эта ответственность должна быть ограничена суммой фрахта.

19. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) считает, что не следует исключать из Конвенции положения об ответственности за задержку и нецелесообразно устанавливать особый режим такой ответственности. Задержка должна рассматриваться как естественное основание для возмещения убытков за нарушение договора с учетом условий такого договора и обстоятельств. Делегация Соединенного Королевства считает, в частности, что не следовало бы устанавливать конкретный предел для такого рода ущерба. Как представляется, ссылка на задержку в доставке в пункте 2 статьи 5 была сделана главным образом в связи со статьей 6, посвященной пределам ответственности. В связи с тем, что делегация Соединенного Королевства не видит оснований для предусмотрения особого положения относительно пределов ответственности, которое, как ей кажется, лишь усложнит дело, она считает, что ссылку на задержку можно вообще исключить.

20. Г-н М'БАХ (Объединенная Республика Камерун) считает, что положение об ответственности за задержку следует сохранить в проекте конвенции при условии уточнения того, что перевозчик не несет ответственности в том случае, если он доказывает, что задержка была вызвана в результате действия непреодолимой силы. В тропических странах задержка в доставке груза может повлечь за собой приостановление работ на длительный срок, особенно если вместо доставки груза в сухой период он будет доставлен в сезон дождей.

21. Делегация Камеруна считает, что следует установить специальный режим ответственности за задержку. С другой стороны, она еще не может высказать своего мнения в отношении такой деликатной проблемы, как пределы возмещаемой суммы.

22. Г-н СИЛЯР (Международный валютный фонд) представляет обзор, который был составлен Международным валютным фондом и распространен в документе A/CONF.89/C.1/L.109 и в котором Фонд представил замечания по положению статьи 6 проекта конвенции, касающемуся расчетной единицы, используемой при исчислении пределов ответственности перевозчика. На своей девятой сессии ЮНСИТРАЛ предусмотрела возможность прибегать к специальным правам заимствования МВФ с целью замены «золотого франка», который был предложен в первоначальном проекте, или к принятию решения, предусмотренного в статье VII Монреальского протокола № 4 о внесении поправок в Варшавскую конвенцию, в соответствии с которым государства — члены МВФ утвердили использование специальных прав заимствования как расчетной единицы, в то время как государства, не являющиеся членами МВФ, приняли расчетную единицу, основанную на золоте[1]. Решение об использовании специальных прав заимствования вместо единицы, основанной на золоте, было принято по той причине, что в связи с изменением своих положений МВФ отказался от применения официального курса золота почти во всех своих операциях и сделках, а также по той причине, что 133 государства, входящие в Фонд, не могут более использовать золото в качестве общепринятой меры стоимости в своих торговых соглашениях. Фактически колебания курсов золота привели к тому, что оно более не является технически приемлемой основой единообразной оценки курсов валют — цель, ставящаяся перед расчетной единицей. С тех пор специальные права заимствования все чаще упоминаются в различных международных договорах, содержащих положения, касающиеся расчетных единиц.

23. Однако со времени проведения предыдущей сессии ЮНСИТРАЛ в 1976 году произошло новое событие, а именно принятие Конференцией об ограничении ответственности по морским протестам в Лондоне пересмотренного варианта Монреальских протоколов (см. A/CONF.89/8, сноска 31). Принятое в Лондоне решение направлено на то, чтобы устранить проблему недостаточного единообразия в оценке стоимости валют государств, являющихся и не являющихся членами МВФ: для того чтобы расчеты и переводы, производимые государствами, не являющимися членами МВФ, позволяли выразить в их национальной валюте «действительную стоимость», максимально приближающуюся к стоимости, выражаемой с помощью расчетных единиц, государствам, не являющимся членами МВФ, было предложено сообщать депозитарию данной Конвенции сведения о методе расчета и результате перевода, а также о других изменениях, которые впоследствии потребуется в них внести. Предусматривающая такую процедуру статья 8 Лондонской конвенции дополняется статьей 21, предусматривающей возможность замены определенных в данной Конвенции расчетных единиц, то есть СПЗ и золота, другими расчетными единицами согласно решению, принятому на специальной конференции большинством в две трети присутствовавших и принявших участие в голосовании государств-участников.

24. Поэтому данная процедура, принятая в Лондоне, является явным прогрессом по сравнению с Монреальскими протоколами, так как она направлена на обеспечение единообразия в оценке валют всех государств-участников, являющихся и не являющихся членами МВФ. Однако «действительная стоимость» по-прежнему не определена и зависит от применяемых на практике методов, но делегации, проводившие переговоры по Лондонской конвенции, сочли, что положение, предусматривающее сообщение данных о методе оценки, обеспечит достаточные гарантии и позволит выражать в национальных валютах «такую же действительную стоимость», какая выражается в расчетных единицах, основанных на СПЗ.

25. Г-н Силяр отмечает, что такое положение ставит особую проблему перед теми государствами, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не допускает перевода их валют в СПЗ: должны ли такие страны по-прежнему производить оценку своих валют на основе золота или на основе положений Лондонской конвенции? Такая же проблема возникнет и в связи с рассматриваемой Конвенцией. Однако Лондонская конвенция устанавливает расчетную единицу на основе золота и предполагает, что государства, не имеющие возможности переводить свою валюту в СПЗ, негласно обязуются поддерживать стоимость своих валют по отношению к золоту в целях вышеупомянутой Конвенции на основе курса, эквивалентного историческому официальному курсу 35 СПЗ за унцию чистого золота. Проблема возникает в том случае, если не существует международного соглашения в отношении курса золота. Однако МВФ исключил любую ссылку на цену на золото в рамках международной валютной системы. В этой связи необходимо предвидеть также случай, когда государства, валюта которых оценивается на основе золота и не может переводиться в СПЗ, изменяют

[1] См. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать первая сессия, Дополнение № 17*, стр. 98, пункт 9 с.

свое законодательство в этой области: нужно ли будет пересматривать Конвенцию с целью учета таких изменений? Наблюдатель от МВФ считает, что эту техническую проблему можно было бы частично решить, руководствуясь решением, предусмотренным в Лондонской конвенции, то есть путем включения положения, аналогичного тому, какое фигурирует в вышеупомянутой статье 21.

26. Учитывая вышесказанное, наблюдатель от МВФ спрашивает, не может ли Конференция предусмотреть другое решение, позволяющее учесть положение государств, не являющихся членами МВФ, законодательство которых не позволяет осуществлять перевод их валюты в расчетную единицу — СПЗ. Это решение сводится к тому, чтобы дать возможность этим государствам оценивать свою валюту в целях Конвенции в соответствии с процедурой, определяемой каждым государством, с оговоркой в отношении того, чтобы применялась «та же действительная стоимость», которая применяется в отношении других государств в соответствии с положениями пункта 4 статьи 8 Лондонской конвенции. Эта формула не изменила бы валютный статус-кво соответствующих государств, которые смогли бы по-прежнему официально оценивать свою валюту на основе золота на протяжении такого периода, в течение которого они пожелали бы делать это, однако в техническом плане она обеспечила бы гибкость, позволив этим государствам перейти к иному методу оценки без пересмотра Конвенции.

27. Появление проекта положения о расчетной единице, приведенного в статье 6, предложенной Международным валютным фондом (A/CONF.89/C.1/L.109), вызвано, таким образом, определенными соображениями, которые только что были высказаны. Пункт *a* предусматривает, что расчетной единицей, предусмотренной в Конвенции, являются специальные права заимствования Международного валютного фонда и что суммы, упомянутые в Конвенции, выражаются в национальной валюте договаривающегося государства, в котором встает вопрос об ограничении ответственности на основании стоимости этой валюты на дату осуществления платежа в специальных правах заимствования, опубликованной МВФ, или, если такая стоимость не опубликована, на основании стоимости, рассчитанной с учетом стоимости другой валюты, курс которой был опубликован.

28. В пункте *b* предусматривается, что стоимость национальной валюты договаривающегося государства, которое не является членом МВФ и законодательство которого не позволяет применять метод, упомянутый в пункте *a*, рассчитывается в целях настоящей Конвенции в соответствии с методом, определенным данным договаривающимся государством, при условии, что такой расчет осуществляется таким образом, чтобы выразить в национальной валюте по возможности ту же стоимость, что и стоимость, выражаемую в расчетных единицах странами — членами МВФ. Каждое договаривающееся государство сообщает депозитарию об используемом методе расчетов в целях пункта *b* в момент подписания или позднее каждый раз после изменения в таком методе расчетов.

29. Г-н КАРО (Франция) говорит, что его делегация поддерживает выбор специальных прав заимствования в качестве расчетной единицы в том виде, в каком они определены МВФ, однако у нее есть определенные сомнения в отношении предложений, сделанных наблюдателем от Международного валютного фонда, поскольку речь идет о довольно сложной процедуре. Предложение делегации Франции сводится к тому, чтобы государства, не являющиеся членами МВФ, могли бы просто использовать по-прежнему ссылку на франк «Пуанкаре», то есть использовать систему, которая была принята в целях Конвенции об ограничении ответственности по морским протестам 1976 года и которая представляется наиболее надежной. Кроме того, Франция предлагает проведение каждые пять лет автоматического пересмотра сумм ограничения ответственности, установленных Конвенцией, поскольку специальные права заимствования не учитывают общее понижение покупательной способности валют, и необходимо регулярно корректировать суммы, предусмотренные в Конвенции, во избежание такого положения, при котором они каждый год теряли бы существенную часть своей реальной стоимости. Речь идет не о создании условий для проведения систематической индексации. Участники Конвенции будут собираться для проведения пересмотра, который будет касаться лишь суммы возмещения. Такая процедура могла бы быть установлена путем выражения молчаливого согласия, причем пересмотренная стоимость будет применяться ко всем государствам-участникам, которые не выскажут возражений в течение 6 месяцев, начиная с момента ее пересмотра. Такая периодичность позволит осуществлять в установленные периоды контроль над стоимостью специальных прав заимствования, однако, поскольку речь не идет лишь о простой и чистой индексации, такой пересмотр придал бы системе определенную гибкость, которая, учитывая проблемы, связанные с возмещением, позволила бы изменить ситуацию, при которой финансовые последствия осуществления положений Конвенции были бы больше или меньше сумм, предусмотренных в Конвенции.

30. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) представляет новую статью, предложенную семью странами (Федеративная Республика Германии, Дания, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Норвегия, Нидерланды и Швеция) в документе A/CONF.89/C.1/L.114. Авторы этого проекта отмечают, что пределы ответственности не могут более выражаться в золотых франках «Пуанкаре», и предлагают принять в качестве расчетной единицы специальные права заимствования в том виде, в каком они определены Международным валютным фондом. На практике стоимость золота на рынке сегодня почти в четыре раза выше стоимости в размере 35 долларов за унцию, установленной не-

сколько лет назад. Что касается тех государств, которые не узаконили пределы ответственности, предусмотренные в Брюссельском протоколе 1968 года в национальной валюте, это означает, что их перевозчики должны страховаться на сумму, значительно превышающую сумму, которая была установлена в соответствии с Протоколом. Если предел ответственности известен, то перевозчик, а также грузоотправитель знают, на какую сумму они должны страховаться, однако, если такой предел известен неточно, каждый страхует более высокий риск утраты или повреждения, и каждый страхуется в отношении одних и тех же рисков, что с экономической точки зрения является расточительством.

31. Поэтому семь стран предлагают фиксировать пределы ответственности, выраженные в специальных правах заимствования, а в отношении государств, не являющихся членами Международного валютного фонда, — предусмотреть возможность того, чтобы каждое государство рассчитывало соответствующую сумму в валютных единицах, основывающихся на золоте. Такая валютная единица будет определяться таким образом, чтобы она в максимально возможной степени отражала ту же стоимость, что и стоимость, выраженную в расчетных единицах, основывающихся на специальных правах заимствования. Государства, не являющиеся членами МВФ, сообщат депозитарию, Секретариату Организации Объединенных Наций о методе, используемом для перевода их национальной валюты, а также обо всех изменениях в этом методе.

32. Предложение семи стран основывается, как это можно заметить, на формуле, принятой в Монреале в 1975 году в Протоколе об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, и почти полностью соответствует формуле, принятой в Лондоне в 1976 году на Конференции об ограничении ответственности по морским протестам.

33. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что его делегация, стремясь к обеспечению международного характера Конвенции, выступает в пользу принятия такой расчетной единицы, которая могла бы получить поддержку всех государств-членов, желающих стать участниками Конвенции. Руководствуясь этим стремлением, Нигерия поддерживает предложение Международного валютного фонда (A/CONF.89/C.1/L.109), которое сводится к принятию расчетной единицы, основывающейся на специальных правах заимствования, при условии предусмотрения в отношении государств, не являющихся членами Фонда, необходимости пересмотра в целях настоящей Конвенции их национальных валют в соответствии со специальными методами расчетов.

34. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что его делегация выступает в пользу принятия расчетной единицы, основанной на специальных правах заимствования, и что для решения сложных проблем, связанных с переводом валют государств, не являющихся членами МВФ, необходимо принять формулу, определенную в статье 8 Лондонской конвенции 1976 года, в отношении ограничения ответственности по морским протестам, а также в других международных документах. Формула, принятая в Лондоне, представляется единственно возможной на практике, несмотря на трудности, отмеченные наблюдателем МВФ. Однако предложение МВФ вводит двойной фактор колебаний в метод перевода национальных валют, что может еще более усложнить ситуацию. Поэтому делегация Японии считает, что необходимо внимательно изучить это предложение с целью отыскания наиболее разумного решения.

35. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) благодарит наблюдателя МВФ за его разъяснения по рассматриваемому вопросу и в качестве соавтора проекта, представленного Соединенными Штатами Америки от имени семи стран, присоединяется к заявлению делегации Соединенных Штатов.

36. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) говорит, что расчетная единица, предусмотренная в статье 6, должна быть соотнесена со специальными правами заимствования по причинам, изложенным в документе A/CONF.89/C.1/L.109. Практически это — формула, которая была принята в других международных документах, таких как Монреальские протоколы 1975 года об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, Лондонская конвенция об ограничении ответственности по морским протестам 1976 года и Афинская конвенция о морской перевозке пассажиров и их багажа. В отношении государств, не являющихся членами МВФ, можно также предусмотреть меры, предложенные в том же документе, выводы которого делегация Чили поддерживает.

37. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) говорит, что немногое может добавить к прекрасному выступлению, сделанному представителем Соединенных Штатов Америки, по вопросу о предложении, в котором воспроизводятся те же положения, что и в Лондонской конвенции 1976 года об ограничении ответственности по морским протестам. На практике существует стремление к максимально возможной гармонизации текстов конвенций и, учитывая, что уже существуют различия между Монреальским протоколом и Лондонской конвенцией, нет необходимости разрабатывать новую формулировку, которая явится в будущем лишь источником неопределенности. Кроме того, г-н Нильсон отмечает, что если в отношении стран — членов Международного валютного фонда предложение МВФ будет иметь почти те же последствия, что и предложение семи стран, то у стран, не являющихся членами МВФ, оно может вызвать существенные проблемы.

38. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) присоединяется к замечаниям представителя Швеции. Советский Союз не являет-

ся членом Международного валютного фонда, и единственное приемлемое для него решение в отношении ограничения ответственности перевозчика сводится к увязке расчетных единиц со стоимостью золота. Вот почему, выражая признательность представителю Международного валютного фонда за данные им пояснения в отношении его предложения, представитель СССР не может поддержать проект статьи 6, который приводится в приложении к этому документу, и высказывается в пользу включения положений, аналогичных положениям, фигурирующим в Лондонской конвенции 1976 года.

39. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что его делегация поддерживает новую статью, предложенную семью странами и воспроизводящую с некоторыми незначительными изменениями текст статьи 8 Лондонской конвенции 1976 года. Однако она не может согласиться со словами «без оговорки о ратификации, принятии или одобрении», приведенными в квадратных скобках в пунктах 2 и 4 этого предложения.

40. Г-н ДИКСИТ (Индия) выступает в пользу принятия специальных прав заимствования в качестве расчетной единицы в целях проекта конвенции.

41. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) говорит, что ее страна в связи с тем, что она не является членом МВФ, столкнется со значительными трудностями в отношении принятия специальных прав заимствования в качестве расчетной единицы. Не желая повторять все аргументы, которые были высказаны в отношении такого метода во время обсуждения Лондонской конвенции 1976 года, представитель Германской Демократической Республики отмечает, что в настоящей Конвенции решения можно достигнуть лишь благодаря компромиссу и что неточность в ее тексте может привести к спорам в отношении используемых методов.

42. Хотя Германская Демократическая Республика не может согласиться с принципом отказа от использования золота при определении расчетной единицы в целях проекта Конвенции, она тем не менее считает, что можно добиться компромисса на основе текста Лондонской конвенции.

43. Г-н КАСИЧ (Югославия) говорит, что Югославия, которая является членом Международного валютного фонда, может согласиться с системой специальных прав заимствования. Что касается стран, не являющихся членами этой организации, то делегация Югославии считает, что формула, использованная в Лондонской конвенции, представляет собой практически оправданную базу расчетов и может mutatis mutandis быть применена в настоящем проекте конвенции.

44. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что, какой бы ни была принятая система, важно определить конкретный метод расчетов, опираясь на который суды могли бы в случае разногласия выносить решения в отношении предельной суммы ответственности перевозчика. Вероятно, было бы полезно предусмотреть в заключительных статьях положение, позволяющее каждому государству-участнику определять раз в месяц или раз в шесть месяцев стоимость специальных прав заимствования по отношению к своей валюте.

45. Г-н РАЙ (Аргентина) говорит, что, поскольку Аргентина является членом Международного валютного фонда и ее законодательство предусматривает, что денежные пределы ответственности выражаются в стоимости золота, делегация Аргентины склонна поддержать решение, которое будет признано наиболее приемлемым в целях проекта конвенции.

46. Г-н ПОПОВ (Болгария) выражает сожаление по поводу того, что значительное число элементов предложения, внесенного наблюдателем Международного валютного фонда, неприемлемо для делегации Болгарии, которая считает, что денежный предел ответственности перевозчика должен выражаться в расчетных единицах, основывающихся на стоимости золота. Учитывая сложившуюся ситуацию, делегация Болгарии может согласиться с использованием в качестве основы Лондонской конвенции 1976 года об ограничении ответственности по морским протестам.

47. Г-н КХУ (Сингапур) поддерживает принцип, который сводится к использованию специальных прав заимствования в качестве расчетных единиц в целях проекта конвенции. Что касается стран, не являющихся членами МВФ, то делегация Сингапура смогла бы согласиться с принятием специальных положений, отвечающих их потребностям, с целью обеспечения равенства их прав по отношению к странам, являющимся членами Фонда.

48. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) говорит, что ее страна, являющаяся членом Международного валютного фонда, не может использовать золото в качестве основы для расчетной единицы в будущих конвенциях. Она уточняет, что перед тем, как отправиться на данную Конференцию, она объясняла в Норвежском парламенте проект закона, предусматривающий отход в транспортном законодательстве от стоимости золота в пользу специальных прав заимствования.

49. На рассмотрении Комитета находится вопрос чисто технического характера; решение, найденное в Монреальских протоколах, а затем развитое в Лондонской конвенции и в протоколах к ней, основывается на чисто прагматическом подходе. На рассмотрении Комитета стоит вопрос не столько о введении специальных прав заимствования, сколько о разрешении проблем, которые может создать это введение у стран, не являющихся членами Международного валютного фонда. Формула, использованная в Лондонской конвенции, представляет собой компромисс, который учитывает одновременно интересы стран — членов МВФ и стран, не являющихся членами МВФ, сохраняя за последними ограничения ответственности перевозчика, основываясь

на стоимости золотых франков. Целиком признавая техническую привлекательность решения, предложенного Международным валютным фондом в документе A/CONF.89/C.1/L.109, представитель Норвегии отмечает, что с практической точки зрения предпочтительно сохранить в настоящем тексте Конвенции формулу Лондонской конвенции и протоколов к ней, которые уже приняты делегациями. Однако представитель Норвегии разделяет мнение представителя Международного валютного фонда, в соответствии с которым было бы желательно добавить положение, аналогичное положению статью 21 Лондонской конвенции, с тем чтобы позволить странам пересмотреть расчетную единицу в случае изменения в отношении специальных прав заимствования или в отношении стоимости золота, и представитель Норвегии намеревается представить во Втором комитете предложение по этому вопросу.

50. Целесообразно также изучить предложение представителя Франции, направленное на предусмотрение возможности включения в проект конвенции положения, позволяющего государствам периодически пересматривать денежный предел ответственности, установленный Конвенцией, в целях его быстрого изменения в том случае, если инфляция может уменьшить его стоимость.

51. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ спрашивает представителя Аргентины о том, хотел бы он или нет, чтобы Комитет рассмотрел на текущем заседании предложение, которое было сделано им в документе A/CONF.89/C.1/L.134 и которое касается статей 5 и 6.

52. Г-н РАЙ (Аргентина) говорит, что, поскольку его предложение тесно связано с предложениями Соединенного Королевства и ряда других стран, он предпочел бы подождать, пока к нему будут сделаны конкретные поправки, с тем чтобы возвратиться к нему позднее.

53. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, учитывая сложившуюся ситуацию, отмечает, что обсуждение было очень полезным в том плане, что оно выявило широкую поддержку проекта, предложенного семью странами. Однако существуют разногласия в отношении отдельных вопросов. В настоящее время речь идет об уточнении общих моментов и о принятии усилий по сближению точек зрения делегаций. С этой целью Председатель предлагает делегациям приступить между собой к неофициальным консультациям с целью разработки приемлемых для всех компромиссов. Со своей стороны, Председатель намеревается создать консультативную группу с целью подведения итогов в отношении разногласий и принятия усилий для разработки общего текста, мнение в отношении которого он попросит высказать Комитет в начале следующей недели. В промежутке Комитет рассмотрит статьи 7, 9 и последующие проекта конвенции.

54. *Предложение Председателя принимается.*

Заседание закрывается в 22 час.

14-е заседание

Четверг, 16 марта 1978 года, 10 час. 25 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF. 89/C.1/SR.14

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.50, L.59, L.63, L.98, L.135)

Статья 7

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть статью 7, к которой были представлены две поправки: одна — Соединенными Штатами Америки (A/CONF.89/C.1/L.59) и вторая — Маврикием (A/CONF.89/C.1/L.135).

2. Г-н БУЛЕЛЛ (Маврикий) говорит, что поправка, представленная его делегацией к пункту 1 статьи 7, носит чисто редакционный характер, поскольку эта поправка является логическим следствием поправок, предложенных Маврикием к статьям 5 (A/CONF.89/C.1/L.122) и 6 (A/CONF.89/C.1/L.127). Таким образом, ее можно рассматривать лишь в том случае, если эти поправки будут приняты[1].

3. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) считает, что Комитет должен воздержаться от рассмотрения этой поправки Маврикия к пункту 1 статьи 7 до тех пор, пока не будет принято решение в отношении статей 5 и 6, рассмотрение которых было отложено и которые делегация Маврикия также предложила изменить. Между этими различными поправками существует тесная связь.

4. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) отмечает, что поправка, представленная его делега-

[1] См. 34-е заседание, ниже, пункт 71.

ией, носит чисто редакционный характер. Он предлагает направить ее непосредственно в Редакционный комитет.

5. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, если нет возражений, он будет считать, что Комитет постановил направить поправки Соединенных Штатов (A/CONF.89/C.1/L.59) и Маврикия (A/CONF.89/C.1/L.135) в Редакционный комитет с оговоркой в отношении поправки Маврикия. Он предлагает Комитету перейти к рассмотрению статьи 9.

Статья 9

Пункт 1

6. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что в соответствии с поправкой Франции к пункту 1 статьи 9 (A/CONF.89/C.1/L.50) «считается, что грузоотправитель дал свое согласие в случае погрузки в контейнеры». Действительно, норма, приведенная в пункте 1 статьи 9, которая разрешает перевозчику перевозить груз на палубе лишь в том случае, «если такая перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычаю данной отрасли торговли, либо требуется по законодательным нормам или правилам», не учитывает такого часто встречающегося случая, когда груз перевозится в контейнерах. Такой груз может быть в соответствии с обстоятельствами погрузки размещен как на палубе, так и в трюме судна, однако он в достаточной мере защищен контейнерами, в которых он находится, и не подвергается тем же рискам, что и груз, расположенный непосредственно на палубе, без тех гарантий, которые обеспечиваются при упаковке груза в контейнеры. Требовать согласия грузоотправителя в отношении всех видов груза, размещаемых на палубе судна даже в контейнерах, означает требовать согласия грузоотправителя каждый раз, когда контейнеры размещаются на борту судна, с тем чтобы обеспечить в конечном счете их размещение на палубе, поскольку перевозчик никогда заранее не знает, какие контейнеры будут размещены в трюме, а какие на палубе.

7. Безусловно, можно предусмотреть, что использование контейнеров требует того, чтобы последние могли размещаться либо в трюмах, либо на палубе. Однако это вопрос толкования, а таковое может быть различным в зависимости от юрисдикции: некоторые могут считать, что перевозка в контейнерах требует того, чтобы их можно было размещать либо в трюме, либо на палубе, в то время как другие, вероятно, будут требовать согласие перевозчика. Таким образом, полезно как в интересах перевозчика, так и в интересах грузоотправителя внести ясность в правила, приведенные в пункте 1 статьи 9, уточнив, что согласие перевозчика не является необходимым для размещения груза в контейнерах на палубе, поскольку в связи с тем, что речь идет о контейнерах, будет считаться, что такое согласие было дано. Такое уточнение отражает одновременно интересы перевозчика и грузоотправителя и облегчает перевозку контейнеров на палубе.

8. Г-н АМОРОСО (Италия) поддерживает предложение Франции, которое представляется ему очень разумным и которое облегчит отношения между перевозчиком и грузоотправителем.

9. Г-н ФУКС (Австрия) считает, что предложение Франции чрезвычайно полезно, поскольку контейнеры часто перевозятся на специализированных судах, и трудно сказать, будут или нет контейнеры размещены на палубе судна.

10. Г-н МАРСИАНОС (Греция) также поддерживает поправку Франции, которая представляется ему логичной и справедливой.

11. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) считает, что предложение Франции может быть оправданным лишь в крайнем случае в отношении контейнеровозов или в том случае, когда контейнеры доставляются полностью загруженными грузоотправителем. Однако это предложение представляется ему неприемлемым в той мере, в какой оно выходит за пределы конкретного случая применения контейнеровозов. Оно также неприемлемо, если его рассматривать в контексте других положений статьи 9, в частности пункта 2. Действительно, поправка Франции устанавливает презумпцию согласия между перевозчиком и грузоотправителем. Правило, изложенное в пункте 2, будет применяться также к этому предполагаемому согласию. Таким образом, все коносаменты и другие документы, относящиеся к перевозке груза в контейнерах, должны будут содержать положение о том, что упомянутые в них грузы могут перевозиться на палубе, что может иметь серьезные последствия в отношении страхования грузов. Действительно, владелец груза должен будет застраховать весь груз, перевозимый в контейнерах, как груз, перевозимый на палубе, что будет для него значительно дороже по сравнению с обычной практикой страхования контейнеров. Таким образом, предложение Франции создает проблемы страхования в контексте пункта 2 статьи 9. По этой причине представитель Норвегии не может поддержать это предложение.

12. Г-н БАЙЕРС (Австралия) считает, как и представитель Норвегии, что поправка Франции к пункту 1 статьи 9 заменяет простое общее правило, которое в своей настоящей форме учитывает пожелание перевозчика, а также грузоотправителя, абсолютным правилом, толкование которого может вызвать споры и которое лишит стороны их законного права заключать соглашения в отношении перевозки груза на палубе. Таким образом, он возражает против этой поправки.

13. Г-н ТАНИКАВА (Япония) также не может поддержать поправку Франции, которая устраняет наличие договоренности между грузоотправителем и перевозчиком в отношении перевозки груза на палубе.

14. Г-н ДИКСИТ (Индия) возражает против по-

правки Франции по тем же причинам, что и представители Норвегии и Австралии. Кроме того, эта поправка не позволяет обеспечить безопасность груза, перевозимого в контейнерах, поскольку в связи с тем, что еще не существует какой-либо международной нормы в отношении контейнеров, груз, перевозимый в контейнерах на палубе, может быть в некоторых случаях плохо защищен.

15. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) поддерживает со своей стороны поправку Франции. Признося принцип, согласно которому перевозка в контейнерах может осуществляться на палубе, эта поправка разрешает большое число практических проблем, связанных с такого рода перевозкой. Безусловно, можно поинтересоваться, не отражена ли уже эта презумпция в пункте 1 статьи 9 в словах «соответствует... обычаю данной отрасли торговли», поскольку, если обычная практика перевозки грузов распространяется на перевозку в контейнерах, грузоотправитель должен, как правило, предполагать, что его контейнеры могут перевозиться на палубе.

16. Представитель Федеративной Республики Германии понимает, однако, трудности, отмеченные представителями Норвегии и Индии, и предлагает для их разрешения добавить к поправке Франции слова «на суда, специально оборудованные для перевозки контейнеров».

17. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) готов поддержать поправку Франции, однако предлагает добавить в начало или в конец этой поправки слова, «если не предусмотрено иное», с тем чтобы уточнить, что речь не идет об абсолютном правиле и что стороны свободны сделать соответствующую оговорку в договоре.

18. Г-н ДУЭ (Франция) отмечает, что в словах «считается, что грузоотправитель дал свое согласие в случае перевозки в контейнерах» вводится презумпция, которая по определению может быть устранена любой иной оговоркой, приведенной в договоре. Таким образом, нет необходимости добавлять слова, «если не предусмотрено иное», как это предлагает представитель Болгарии.

19. В отличие от того, что было сказано представителем Норвегии, не будет необходимости каждый раз оговаривать, что перевозка будет осуществляться в контейнере и что этот контейнер может перевозиться на палубе. Напротив, можно быть уверенным — и именно это является целью предложения Франции, — что, если отсутствует соответствующая оговорка, контейнер может перевозиться на палубе, поскольку в данном случае предполагается наличие договоренности. Такая формулировка является более точной, чем положение о том, что перевозка груза на палубе разрешается лишь в том случае, если она «соответствует ... обычаю данной отрасли торговли».

20. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) считает, что поправка Франции может вызвать трудности в области толкования. По этой причине, а также по причинам, указанным другими делегациями, он не может поддержать его. Кроме того, формулировка статьи 9 представляется ему довольно неясной и может, по его мнению, приводить к спорам. Поэтому он считает, что формулировку текста этой статьи необходимо изменить.

21. Г-н МАСУД (Пакистан) считает, что положение, содержащееся в поправке Франции, может разойтись с пожеланиями сторон и, в частности, грузоотправителя. По его мнению, проблемы, на решение которых направлена данная поправка, уже должным образом учтены в пункте 1 статьи 9, и в частности во фразе «соответствует... обычаю данной отрасли торговли», который предусматривает случай использования лихтерных судов. Поэтому его делегация не может поддержать поправку Франции.

22. Г-н ДЮДЕР (Либерия) считает, что, если предложение Франции будет принято, перевозить контейнеры на палубе смогут любые типы используемых в настоящее время судов, а не только контейнеровозы. Поэтому делегация Либерии не может принять предложение Франции.

23. Г-н РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) безоговорочно одобряет поправку Франции, поскольку это предложение соответствует современной практике. Согласно положениям статьи 9 перевозчик не несет ответственности за повреждения груза, перевозимого на палубе в контейнерах, если суд постановит, что перевозка контейнеров на палубе судна классического типа соответствует практике перевозки грузов. Согласно предложению Франции перевозчик несет ответственность даже в том случае, если контейнеры перевозятся на палубе.

24. Г-н МУГЕЙМ (Швейцария) одобряет поправку, предложенную Францией, считая, однако, что в нее необходимо включить фразу, предложенную Германской Демократической Республикой. Для того чтобы перевозчики соглашались перевозить контейнеры в трюме в соответствии с инструкциями грузоотправителя, необходимо включить также следующее выражение: «если только не имеется иного указания грузоотправителя». Из такой формулировки будет совершенно ясно, что для устранения презумпции, которая в противном случае будет устанавливаться Конвенцией, совершенно необходимы иные указания.

25. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) считает, что принятие поправки Франции будет означать исключение контейнеров из определения груза, содержащегося в первой статье, поскольку термин «груз», содержащийся в пункте 1 статьи 9, должен иметь тот же смысл, что и в вышеупомянутом определении. Перевозчик или его служащие и агенты имеют возможность осмотреть груз до отправки, и ничто не мешает достижению между перевозчиком и грузоотправителем соглашения в отношении использования контейнеров, как это указывается в

пункте 1 статьи 9. Делегация Сьерра Леоне отдает предпочтение сохранению пункта 1 статьи 9 в существующей формулировке.

26. Г-н КАСТРО (Мексика) считает, что необходимо сохранить право грузоотправителя давать указания перевозчику, поскольку некоторые виды груза имеют большую стоимость и должны перевозиться в трюме, даже если они помещены в контейнеры и перевозятся на контейнеровозе. Эта проблема носит серьезный характер и должна быть более тщательно изучена.

27. Г-н ВАИТИТУ (Кения) не поддерживает предложение Франции. В существующей формулировке текст пункта 1 статьи 9 может вызывать некоторую обеспокоенность, поскольку он вновь вводит понятие обычая в те положения, которые должны быть новыми. Делегация Кении надеется, что Редакционная группа изменит формулировку этой статьи в целом таким образом, чтобы в ней четко отражалась основная мысль, содержащаяся в пункте 4.

28. Г-жа МЮРО (Объединенная Республика Танзания) говорит, что ее делегация не может одобрить поправку Франции, которая лишит пункт 1 статьи 9 его гибкости.

29. Г-н МАРТОНЬИ (Венгрия) выступает за сохранение существующего текста пункта 1 проекта статьи 9. Фактически будет опасно предоставлять на практике перевозчику неограниченную свободу, разрешив ему перевозить груз на палубе без учета типа судна и соображений лиц, решающих вопрос о помещении груза в контейнеры, т. е. грузоотправителя или перевозчика.

30. Г-н АГГАР (Ирак) считает, что принятие поправки Франции будет противоречить справедливому распределению рисков между грузоотправителем и перевозчиком. Риски при морской перевозке груза на палубе больше, чем при перевозке груза в трюме, даже в том случае, если груз перевозится в контейнерах. Будет несправедливо считать, что, если груз помещен в контейнеры, грузоотправитель дает свое согласие на его перевозку на палубе.

31. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ констатирует, что большинство делегаций возражает против поправки, представленной Францией.

32. Г-н ДУЭ (Франция) поясняет, что подход, предлагаемый делегацией Франции, позволяет запрещать в тех случаях, когда этого требуют обстоятельства, перевозку контейнеров на контейнеровозе. Если грузоотправитель считает, что его груз имеет большую ценность, то он может всегда указать в договоре, что контейнеры не должны перевозиться на палубе. Соответствующее указание в коносаменте будет содержаться лишь в том случае, если грузоотправитель запретит перевозку груза на палубе. Таким образом, поправка Франции преследует цель обеспечить большую гибкость в случае перевозки в контейнерах. Однако те, кто придерживается иного мнения, основываясь на своем толковании интересов грузоотправителей, очевидно, опасаются того, что такой подход вызовет трудности. Поэтому делегация Франции снимает свою поправку.

33. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) и г-н МУГЕЙМ (Швейцария) также снимают свои предложения.

Пункт 2

34. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что на рассмотрении Комитета находятся две поправки. Одна из них (A/CONF.89/C.1/L.63) носит редакционный характер и будет передана на рассмотрение Редакционного комитета, а другая (A/CONF.89/C.1/L.98) касается вопроса по существу и будет представлена делегацией Австрии, которая является ее автором.

35. Г-н ФУКС (Австрия) считает, что коносамент, в котором не будет указано, что перевозчик и грузоотправитель заключили соглашение о перевозке груза на палубе или о возможности такой перевозки, будет противоречить практике таких перевозок, а также духу и целям Конвенции, которая направлена на обеспечение большей надежности в международной торговле. Кроме того, данный пункт принижает значение коносамента. Фактически в международной торговле считается, что если в коносаменте указывается, что груз перевозится на палубе, то он должен перевозиться в трюме. Третье же лицо, основывающееся на этом положении, может впоследствии обнаружить, что фактически груз перевозился на палубе. Страховые компании могут также руководствоваться ложными соображениями. Таким образом, нужно, чтобы в коносаменте всегда содержалось указание относительно перевозки груза на палубе. Поэтому делегация Австрии предложила изъять вторую фразу из пункта 2.

36. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) поддерживает эту поправку делегации Австрии, а также другую поправку той же делегации по статье 9 (см. A/CONF.89/8, пункт 139), предусматривающие обязательное указание перевозчиком в коносаменте того, что груз перевозится на палубе не только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению между грузоотправителем и перевозчиком, но и во всех других случаях. Эта мысль, вероятно, должна фигурировать также в статье 15.

37. Г-н БУЛЕЛЛ (Маврикий) поддерживает поправку Австрии, но считает нужным отметить в случае отклонения этой поправки, что его делегация обеспокоена тем, что в последней фразе пункта 2 не делается ссылка на грузополучателя. Такой пробел может дать основание считать, что перевозчик имеет право ссылаться на соглашение в отношении грузополучателя, но не в отношении третьего лица.

38. Г-н СЕВОН (Финляндия) считает, что вторая фраза пункта 2 направлена на решение практической проблемы. Формулировка положений предполагает их применение лишь к отношениям между перевозчиком и лицом, с которым он заключил до-

говор перевозки. Если необходимо установить, было ли между ними заключено соглашение в отношении перевозки груза на палубе, то бремя доказывания должно возлагаться на перевозчика. Такое положение не вызовет неопределенности в международной торговле. Делегация Финляндии не считает желательным исключение второй фразы пункта 2 и отдает предпочтение тексту, содержащемуся в проекте конвенции.

39. Г-н МАРСИАНОС (Греция) уточняет, что цель представителя Маврикия заключается в том, чтобы не дать перевозчику права ссылаться в отношении грузополучателя на соглашение о перевозке на палубе. Фактически под «третьим лицом» следует понимать любое другое лицо, за исключением грузоотправителя и договаривающейся стороны.

40. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что он не может одобрить поправку, предложенную Австрией, поскольку вторая фраза пункта 2 статьи 9 представляет собой практическое и разумное решение стоящей проблемы.

Заседание закрывается в 11 час. 30 мин.

15-е заседание

Четверг, 16 марта 1978 года, 15 час. 05 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.15

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.7, L.20, L.21, L.64, L.143, L.149)**

Статья 9 (продолжение)

Пункт 2 (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает высказать замечания по австрийской поправке, предусматривающей изъятие второго предложения в пункте 2 статьи 9 (A/CONF.89/C.1/L.98).

2. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что, хотя он положительно относится к австрийскому предложению, он считает, что на практике это может вызвать трудности. Перевозчик не знает до тех пор, пока не произойдет погрузка или почти до погрузки, где будет перевозиться любой определенный контейнер — на палубе или в трюме, то есть, другими словами, он узнает это после того, как будут оформлены погрузочные документы. Поэтому, вероятно, перевозчик будет требовать, чтобы в каждом договорном документе был индоссамент, допускающий перевозку контейнера на палубе, что может вызвать дополнительные расходы. До тех пор пока имеется такая возможность, он не может принять это предложение.

3. Г-н ДУЭ (Франция), выступая против австрийской поправки, говорит, что его делегация считает абсолютно необходимым сохранить второе предложение в пункте 2. В первом предложении излагается общее правило о том, что полномочия на перевозку груза на палубе должны включаться в коносамент. К этому общему правилу второе предложение добавляет необходимый дополнительный пункт, по которому такие полномочия могут быть включены не в коносамент, а в другой документ, соответственно согласованный между грузоотправителем и перевозчиком. Единственный путь, который мог бы помешать этому, заключается в исправлении первого предложения таким образом, чтобы гарантировать предоставление полномочий исключительно в документах о перевозке. Однако это было бы необоснованным вмешательством в право свободно заключать договор. Следовательно, необходимо предусмотреть случаи, когда полномочия даются не в коносаменте, а в последующем документе. Соответственно, второе предложение налагает на перевозчика бремя доказывания того, что он обладает полномочиями перевозить грузы на палубе. Чтобы защищать третьи стороны, второе предложение также предусматривает, что res inter alios acta, то есть соглашение, заключенное между перевозчиком и грузоотправителем, не может использоваться против третьей стороны, которая является забочливым держателем коносамента, другими словами, против третьей стороны, которая не участвует в соглашении, на которое нет ссылки в коносаменте или в документе о перевозке.

4. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что в австрийской поправке не учитывается взаимосвязь между пунктами 1 и 2 в статье 9. В пункте 1 излагаются три условия, каждое из которых, если его соблюдать, дало бы право перевозчику перевозить грузы на палубе. Однако пункт 2 применяется лишь тогда, когда выполняется лишь одно из этих условий, а именно когда имеется соглашение между перевозчиком и грузоотправителем о перевозке груза на палубе. Поэтому нет основания для изъятия второго предложения из этого пункта. Далее, нет

оснований для того, чтобы грузополучатель, который полагается на коносамент, подтверждающий договор в соответствии с пунктом 6 статьи 1, страдал от того, что в нем не содержится указания о том, что стороны договаривались о перевозке грузов на палубе.

5. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), поддерживая австрийскую поправку, заявляет, что его делегация считает, что, если держатель коносамента, то есть квазиоборотного документа, передал свои полномочия третьей стороне, эта сторона наделяется всеми правами, вытекающими из коносамента. Однако пункт 2, как он составлен, не дает возможности третьей стороне приобрести такие права. В случае если Комитет решит сохранить второе предложение в пункте 2, его делегация предложила бы, чтобы в последней части отредактированного текста было ясно сказано, что слово «приобрела» относится лишь к приобретению путем покупки в противовес приобретению путем подарка или любыми другими средствами.

6. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) говорит, что второе предложение в пункте 2 не соответствует первому предложению. Первое предложение предусматривает, что если перевозчик и грузоотправитель согласились в том, что груз должен перевозиться на палубе, то перевозчик обязан включить указание по этому поводу в коносамент. Второе предложение предусматривает, что, если даже такое указание не включено в коносамент, перевозчик сможет доказать, что такое указание было. Такое несоответствие, по его мнению, привело бы к тяжбам не только между перевозчиком и грузоотправителем, но и между перевозчиком и третьей стороной, которая добросовестно приобрела коносамент, с учетом того, что груз, который он купил, перевозился в трюме. Поэтому он поддерживает австрийскую поправку.

7. Г-н МАКАНГУС (Канада) заявляет, что у его делегации имеются также некоторые трудности в отношении пункта 2. В первом предложении нет ясности в отношении момента, когда перевозчик должен включить в коносамент указание относительно договора перевозки груза на палубе; а вторую часть предложения можно интерпретировать так, что перевозчик мог бы выполнить это обязательство путем включения общего указания в выражениях, которые обычно даются мелким шрифтом на обратной стороне коносамента или договора о выполнении условий. По мнению его делегации, это оставило бы грузоперевозчика без необходимой защиты, и, соответственно, делегация считает, что это положение следует изменить, с тем чтобы было абсолютно ясно, что, когда достигнута договоренность о перевозке груза на палубе, перевозчик должен включить четко выраженное указание в коносамент. Поэтому его делегация предлагает изменить конец первого предложения следующим образом: «...перевозчик включает в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, во время его выдачи определенное указание по этому поводу». Комитет, возможно, пожелает направить эту поправку в Редакционный комитет.

8. Г-н ДИКСИТ (Индия) заявил, что его делегация одобряет принципы, отраженные в статье 9, и соответственно не поддерживает австрийскую поправку. Первое предложение пункта 1 касается важного момента, то есть если в соответствии с договоренностью сторон груз перевозится на палубе, то грузоперевозчик обязан отразить этот факт в коносаменте. Во втором предложении предусматривается ситуация, когда соглашение было достигнуто, но не зафиксировано в коносаменте. Он полностью поддерживает идею подчеркнуть это положение в случае, если коносамент передается третьей стороне, которая таким образом приобретет законные права; эта сторона не должна ставиться в положение, при котором она может понести невыгодные для нее убытки или потери.

9. Г-н ФУКС (Австрия) заявляет, что, поскольку большинство в Комитете выступает против его поправки, он снимает ее в пользу канадской поправки, исходя из того, что канадская поправка будет передана в Редакционный комитет.

10. Г-н КАСТРО (Мексика) заявляет, что, по его мнению, канадская поправка уже охвачена первым предложением пункта 2. Он боится, что любая попытка разъяснить это предложение на самом деле сделает его смысл еще более неясным.

11. Г-н АМОРОСО (Италия), ссылаясь на первое предложение в пункте 2 во французском тексте, предложил, чтобы слова «en fera mention» были заменены на слова «doit en faire mention».

12. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что замечаний больше нет, предлагает передать пункт 2 статьи 9 вместе с поправками Канады и Италии в Редакционный комитет.

13. *Предложение принимается.*

Пункты 3 и 4

14. *Пункты 3 и 4 принимаются и передаются в Редакционный комитет.*

Предложенные новые пункты.

15. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на предложения Греции (A/CONF.89/C.1/L.7) и Японии (A/CONF.89/C.1/L.20) о добавлении нового пункта в статью 9. Он предлагает представителю Японии изложить свое предложение.

16. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что его делегация предлагает добавить новый пункт, с тем чтобы охватить случаи, когда утрата, повреждения или задержка в сдаче произошли в результате особого риска, присущего перевозке. В таких случаях бремя доказывания возлагается на перевозчика. Он отметил, что аналогичное положение в отношении перевозки живых животных излагается в статье 5, пункт 5.

17. Г-н МАРСИАНОС (Греция) снимает предложение своей делегации в пользу японского предложения, которое в широком контексте охватывает тот же вопрос.

18. В статье 9 предусматриваются случаи, когда груз перевозится на палубе в нарушение закона, однако ничего не говорится в отношении законной перевозки палубного груза. В частности, необходимо предусмотреть, чтобы перевозчик не нес ответственности за ущерб, нанесенный в результате особого риска, присущего перевозке. Поэтому его делегация считает, что японское предложение, весьма правильно сформулированное, должно быть включено в Конвенцию.

19. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что он не видит необходимости включать предложенный пункт в Конвенцию, поскольку он уже упоминается в статье 5 («Основания ответственности»). В частности, перевозчик может полагаться на пункт 1 статьи 5, который не возлагает строгой ответственности, в то время как о небрежности со стороны служащих или агентов говорится в пункте 7 статьи 5.

20. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что, хотя японское предложение не имеет важного принципиального значения основного пункта, его делегация считает, что оно должно быть включено в Конвенцию. Положение относительно риска, присущего перевозке живых животных, включено в пункт 5 статьи 5, и если не будет включено параллельное положение относительно риска, присущего перевозке палубного груза, то возникнет опасность того, что разницу между двумя видами перевозок будут выявлять суды.

21. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), выступая против японской поправки, соглашается с тем, что этот вопрос охвачен в статье 5 и что поэтому нет необходимости включать специальную ссылку, подобную предложенной.

22. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что в этом предложении смешиваются два вопроса. По существу тот факт, что существует дополнительный риск при перевозке товаров на палубе, не имеет ничего общего с критерием определения ответственности. Что касается палубного груза, то согласно пункту 1 статьи 5 перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой он не сумел принять «все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий». Любой дополнительный риск является риском грузоотправителя, а не перевозчика. Поэтому он не видит необходимости в этом предложении и не поддерживает его.

23. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что это предложение введет специальный режим для всех палубных грузов. Он не согласен с тем, что любая аналогия может быть проведена между палубным грузом и перевозкой живых животных. Как понимает его делегация, цель первой фразы в данном предложении заключается в освобождении перевозчика от его ответственности за ущерб, связанный с любым особым риском, присущим перевозке палубного груза. Вторая фраза предусматривает, что перевозчик может снять эту ответственность не подтверждением того, что повреждение на самом деле было вызвано риском, но что оно могло быть им вызвано, пока не будут представлены доказательства, предположительно грузоотправителем, что утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли в результате небрежности перевозчика. Таким образом, предложение связано с радикальным переносом бремени доказывания согласно пункту 1 статьи 5. Оно освобождает перевозчика от ответственности, когда он указывает на возможность повреждения по причине особого риска и возлагает на грузоотправителя бремя доказывания, хотя мало вероятно, чтобы он мог представить такое доказательство. Это абсолютно противоречит понятиям, воплощенным в статье 5, и его делегация не может принять это предложение.

24. Г-н СТУРМС (Нидерланды) говорит, что его делегация поддерживает это предложение и одобряет идею, подчеркивающую, что в отношении палубного груза принцип бремени доказывания должен быть изменен. Он отметил, что параллельное положение можно найти в статьях 17 и 18 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года[1].

25. Г-н ДУДЕР (Либерия) интересуется, основывается ли дополнительный пункт, предложенный японской делегацией, на идее более низких фрахтовых ставок, которые могут применяться в случаях специальных соглашений о перевозке на палубе специальных контейнеров, поскольку специальные соглашения отличаются от перевозки грузов на палубе согласно обычным торговым обычаям. При нормальных условиях перевозки груза в контейнерах на палубе фрахтовые ставки будут такие же, как при перевозке груза в трюме. По мнению его делегации, не должно быть отдельных режимов для проведения различия между двумя формами перевозок.

26. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация могла бы поддержать японское предложение, поскольку основания ответственности в целом рассматриваются в статье 5.

27. Г-н ВАИТИТУ (Кения) говорит, что режим, изложенный в проекте ЮНСИТРАЛ, уже благоприятен для перевозчика и что предложенный дополнительный пункт лишь увеличит его несоответствие. В любом случае этот вопрос в достаточной мере охватывается в других статьях, включая пункт 1 самой статьи 9.

28. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) говорит, что его делегация выступает против японского предложения. В целом, если перевозчик палубного груза

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, p. 189.

нарушит согласованные четкие условия, то его ответственность останется без защиты, в том что касается особого риска перевозки. Общие положения, изложенные в пункте 5, достаточны для того, чтобы охватить случаи, когда применяется принцип обычного риска перевозки и когда перевозчик не смог доказать, что он принял все разумные защитные меры.

29. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что его делегация поддерживает принятие японского предложения, поскольку дополнительный пункт добавит что-то новое в Конвенцию в соответствии с положениями в существующих документах, относящихся не только к дорожной перевозке, о которой упомянул представитель Нидерландов, но и к перевозке по железной дороге. Что касается случая перевозки товаров на палубе, то на грузоотправителя ложится бремя доказывания, что такой инцидент не относится к особым рискам, присущим перевозке на палубе, и если Конференция согласится с этим пунктом, то этот вопрос следует ясно изложить в новой конвенции.

30. По просьбе г-на ТАНИКАВЫ (Япония) ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать за предложенный новый пункт к статье 9, как он содержится в документе A/CONF.89/C.1/L.20.

31. *Проект нового пункта к статье 9 отклоняется 48 голосами против 10 при 5 воздержавшихся.*

Статья 10

Пункт 1

32. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что цель поправки его делегации (A/CONF.89/C.1/L.143) относительно добавления фразы после первого предложения пункта 1 статьи 10 заключается просто в разъяснении того, что договор между перевозчиком и фактическим перевозчиком должен формулироваться примерно в таких же выражениях, как договор между перевозчиком и грузоотправителем.

33. Г-н СТУРМС (Нидерланды) говорит, что его делегация считает, что поправка Индии является не просто вопросом редактирования. Предложение не совместимо с концепцией его делегации относительно фактического перевозчика, как определено в пункте 2 статьи 1. Если речь идет о последующих тайм-чартерах и рейсовых чартерах, то лицо, фактически осуществляющее перевозку, не заключает договора с договаривающимся перевозчиком. Основа договора между перевозчиком и фактическим перевозчиком адекватно излагается в пункте 2 статьи 1; поэтому его делегация не может принять эту поправку.

34. Г-н МУЧУИ (Кения) говорит, что, по мнению его делегации, поправка Индии затрагивает сущность интересного вопроса. По-видимому, попытка избежать такой ситуации, при которой перевозчик заключает договор с фактическим перевозчиком на более узких условиях по сравнению с договором между перевозчиком и грузоотправителем, направлена на то, чтобы получить ограничение ответственности, которое он иначе не получил бы в соответствии с существующим вторым предложением пункта 1 статьи 10. Однако его делегация считает, что для достижения цели, изложенной в индийской поправке, лучше было бы расширить настоящее второе предложение таким образом, чтобы выражение «в пределах своих служебных обязанностей» имело то же самое значение в отношении служащих или агентов фактического перевозчика, что и в отношении служащих и агентов перевозчика.

35. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) согласился с тем, что индийская поправка затрагивает вопрос по существу. Договорная взаимосвязь между перевозчиком и фактическим перевозчиком изложена в проекте конвенции не ясно, и по этой причине его делегация поддерживает включение дополнительного предложения после первого предложения пункта 1 статьи 10. Однако она предпочитает другую редакцию предложенного индийской делегацией предложения и предлагает, чтобы дополнительное предложение читалось следующим образом: «Считать фактического перевозчика участником договора о перевозке, в том что касается выполнения данного договора».

36. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что в ходе дискуссии в ЮНСИТРАЛ и в Рабочей группе ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок была оказана сильная поддержка идее об обеспечении в будущей конвенции положения, когда грузоотправитель может считать или перевозчика или фактического перевозчика ответственным за перевозку согласно договору перевозки, а также возможности избежать положений, при которых фактический перевозчик может не знать точных условий договора между перевозчиком и грузоотправителем и, таким образом, будет недостаточно знать о своей собственной ответственности. Индийская поправка была внесена лишь с целью согласования этих моментов и не приведет к конфликту обязательств.

37. Его делегация может принять альтернативную редакцию предложения, внесенного представителем Сьерра Леоне, если Комитет отдаст предпочтение этому предложению.

38. Г-н МУЧУИ (Кения) говорит, что его делегация также может принять устное предложение, внесенное представителем Сьерра Леоне.

39. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что, по мнению его делегации, цель статьи 10 заключается в том, чтобы возложить ответственность на фактического перевозчика, хотя договорных соглашений между фактическим перевозчиком и грузоотправителем не существует. Поэтому делегация не считает обязательным заявлять, как предложено представителем Сьерра Леоне, считать фактического перевозчика участником договора перевозки; это фактически может оказаться еще более

опасным. Он предлагает направить поправку в Специальную рабочую группу, которая, возможно, определит, вызовет ли эта поправка существенные последствия нежелательного характера.

40. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что он хочет внести определенную ясность в то, что в его поправке не предполагается фактического перевозчика сделать участником договора перевозки, как, по-видимому, считает делегация Соединенного Королевства. Его поправка касается выполнения фактическим перевозчиком договора перевозки, во время которой он считался бы участником этого договора. Это совсем не одно и то же.

41. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что его делегация хочет уяснить себе сущность поправки Сьерра Леоне. Если в поправке подразумевается защита права фактического перевозчика ограничить его ответственность участком перевозки по контракту, которую он сам выполняет, то его делегация поддержала бы эту поправку, поскольку она стремится защитить интересы фактического перевозчика. Однако на деле поправка, видимо, вновь открывает дебаты по статье 10 в целом, хотя, как это понимает его делегация, было достигнуто соглашение в отношении того, что договор перевозки заключается лишь между двумя сторонами, а именно между перевозчиком и грузоотправителем, и что лицо фактического перевозчика является естественным дополнением перевозчика в связи с условиями морской перевозки и не должно считаться лицом, ограниченным определенным договором. В некоторых случаях перевозчик может передать часть своей ответственности субподрядчику, который затем может передать часть ее фактическому перевозчику, который, в свою очередь, может передать другую часть этой ответственности второму фактическому перевозчику. В таких случаях до уравнения лица фактического перевозчика с лицом основного перевозчика в целях заключения договора перевозки потребовалась бы целая серия договоров. Вопрос является очень деликатным, и его нельзя легко решить.

42. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) указывает на то, что согласно правилу 28 правил процедуры предложение следует обычно представлять в письменной форме и не обсуждать до тех пор, пока экземпляры не будут разосланы всем делегациям за день до обсуждения. Ввиду сложности статей 10 и 11 в целом и предложения Сьерра Леоне в частности мы надеемся, что в данном случае это правило будет применено.

43. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что его делегация первоначально не намеревалась внести официальное предложение, а просто хотела разъяснить на заседании Комитета индийское предложение, однако следует отметить, что на настоящей Конференции были случаи, когда разрешалось тем не менее вносить устные предложения.

44. Г-н КХУ (Сингапур) при поддержке г-жи ЮЗОФ (Малайзия), г-на МУЧУИ (Кения), г-на МАКАНГУСА (Канада) и г-на КУАРТЕЯ (Гана) подчеркивает, что в интересах продолжения работы Конференции необходимо гибко применять правило 28 правил процедуры.

45. Г-н МАЛЕЛА (Заир) говорит, что он согласен с представителем Швеции, что делегациям потребуется больше времени для рассмотрения предложений, касающихся пункта 1.

46. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегациям Индии, Кении и Сьерра Леоне проконсультироваться с Исполнительным секретарем Конференции и постараться подготовить общеприемлемый текст для распространения его в Комитете на следующий день, когда будет возобновлена дискуссия по пункту 1 статьи 10.

47. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) заявляет, что хочет сделать несколько замечаний, с тем чтобы облегчить задачу трех делегаций, которым было предложено представить общее предложение. Именно его делегация понимает, что цель индийского предложения заключалась в том, чтобы заставить перевозчика по договору информировать фактического перевозчика о том, ограничивается ли вступивший в силу договор условиями Конвенции или нет, и что индийская делегация будет удовлетворена включением положения по этому поводу. Однако перевозчик при подписании договора перевозки не в состоянии заявить, применяется ли Конвенция к этому договору, поскольку этот договор может предусматривать опционный порт разгрузки, который будет неизвестен до тех пор, пока порт фактически не был использован.

Пункт 2

48. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что поправка его делегации, касающаяся пункта 2 статьи 10 (A/CONF.89/C.1/L.21), была чисто редакционной и не требует рассмотрения в Первом комитете.

49. Г-н МАКАНГУС (Канада) говорит, что его делегация не убеждена в том, что японская поправка является лишь редакционной. Напротив, она считает, что она связана со значительными изменениями в статусе участников договора перевозки.

50. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что с первого взгляда японская поправка кажется безобидной, однако, поскольку перевозчик отвечает за перевозку груза в целом, в то время как фактический перевозчик отвечает лишь за перевозку, осуществляемую им, дополнительная фраза, предложенная Японией, приведет к тому, что сделает фактического перевозчика ответственным также и за остальную перевозку. Поэтому предложенное добавление является логически противоречивым и может вызвать опасные последствия, поскольку фактический перевозчик не может нести ответственности в такой же степени, как перевозчик, за исключением определенного участка рейса.

51. Г-н НИАНГ (Сенегал) и г-жа ЮЗОФ (Малайзия) говорит, что их делегации не могут поддержать

предложенную поправку, поскольку она может вызвать спор и допустить процедурные ошибки при рассмотрении исков.

52. Г-н МАЛЕЛА (Заир) говорит, что он согласен с высказанными предыдущими ораторами мнениями относительно японской поправки, которая приведет лишь к искажению настоящего текста. Необходимо уточнить функции фактического перевозчика. Его нельзя считать одним из участников договора перевозки, заключенного с грузоотправителем, поскольку такие договоры о транспортировке грузов в порт доставки заключаются лишь между грузоотправителем и принципалом.

53. Г-н М'БАХ (Камерун) говорит, что важно учесть практические аспекты договора перевозки и случаи, в которых участвует фактический перевозчик. О фактическом перевозчике речь может идти лишь в двух случаях: в случае фрахтовки места на судне и в случае перегрузки груза. Что касается фрахтовки места на судне, договор перевозки, заключенный между владельцем судна и грузоотправителем и воплощенный в коносаменте, передается перевозчиком фактическому перевозчику. Что касается перегрузки груза, то когда, например, перевозчик не в состоянии войти сам в порт разгрузки, коносамент, представляющий договор перевозки, вновь передается фактическому перевозчику вместе с грузом. В случае утраты или повреждения грузоотправитель не может возложить на фактического перевозчика юридическую ответственность, поскольку во всех случаях последний лишь действует от имени перевозчика, который подписал договор перевозки с грузоотправителем.

54. Г-н МЕГДЖИ (Объединенная Республика Танзания) говорит, что его делегация вначале рассматривала японское предложение в качестве редакционной поправки и выступала против него на основе того, что эта поправка запутала бы вопрос, который был уже рассмотрен в связи с определением термина «фактического перевозчика» в проекте конвенции. Теперь его делегация принимает представленные французской делегацией соображения для рассмотрения поправки по существу и также возражает против предложения на том же основании.

55. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, поскольку, по-видимому, никто не поддерживает японскую поправку (A/CONF.89/C.1/L.21), он считает, что ее следует отклонить. Он предлагает Комитету рассмотреть поправку Соединенных Штатов к пункту 2 (A/CONF.89/C.1/L.64).

56. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что намерение его делегации представить эту поправку к пункту 2 заключалось в разъяснении того факта, что фактический перевозчик не исключается из защиты и ограничений, которыми пользуется сам перевозчик. Делегация рассматривает свое предложение как редакционное изменение, однако в свете дискуссии по японской поправке, которая очень напоминает поправку Соединенных Штатов, делегация считает, что некоторые делегации, возможно, сочтут ее вопросом по существу, а поэтому она может быть для них неприемлемой.

57. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что его делегация считает поправку Соединенных Штатов ненужной. Делегации не хотелось бы, чтобы это предложение было принято, потому что оно может вызвать сомнения относительно существующих положений, в которых вполне ясно говорится о том, что Конвенция будет применяться для определения ответственности фактического перевозчика, другими словами, что на него будет возложена ответственность, установленная в Конвенции, а также предоставляемые этой Конвенцией защитные меры и ограничения.

58. Г-н МАКАНГУС (Канада) говорит, что его делегация обеспокоена тем, что с точки зрения потенциальных интересов грузоотправителя любая оговорка относительно того, что меры защиты и ограничение ответственности перевозчика могут применяться также и к фактическому перевозчику, могут привести к тому, что при рассмотрении иска суд сделает вывод, что ответственность согласно положениям Конвенции не касается фактического перевозчика. Ввиду этой возможности его делегация не может принять эту поправку.

59. Г-н МАРСИАНОС (Греция) соглашается с представителем Норвегии в том, что настоящая формулировка проекта конвенции предусматривает поправку Соединенных Штатов, однако считает, что, возможно, было бы полезно включить ее в целях разъяснения. Вопрос, поднятый канадской делегацией, также предусмотрен в проекте конвенции, где фактический перевозчик несет ответственность за свою часть перевозки.

60. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) также соглашается с представителем Норвегии. Включение предложенной фразы может иметь неблагоприятный результат, вызвав сомнения относительно значения слов «ответственности... в соответствии с положениями настоящей Конвенции» в проекте текста.

Заседание закрывается в 18 час. 05 мин.

16-е заседание

Четверг, 16 марта 1978 года, 19 час. 35 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.16

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.64, L.90, L.130, L.142 и L.148)

Статья 10 (продолжение)

Пункт 2

1. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) объясняет, что целью поправки, представленной им к пункту 2 статьи 10 (A/CONF.89/C.1/L.64), было уточнение соответствующих пределов ответственности перевозчика и фактического перевозчика, однако, принимая во внимание замечания, сделанные другими делегациями, и не желая задерживать работу Комитета, он снимает свое предложение.

2. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета рассмотреть поправку, представленную делегацией Австралии (A/CONF.89/C.1/L.142).

3. Г-н БАЙЕРС (Австралия), выдвигая свое предложение, отмечает, что в нынешнем тексте пункта 2 статьи 10 содержится несоответствие с определением, которое дается фактическому перевозчику в пункте 2 первой статьи. Действительно, в соответствии с этим пунктом фактический перевозчик означает любое лицо, которому перевозчик поручил перевозку груза или часть перевозки, и любое другое лицо, которому была поручена такая перевозка. Однако в тексте пункта 2 утверждается, что фактический перевозчик несет ответственность за перевозку, которую он осуществил, из чего, по-видимому, следует, что в случае неполного исполнения договора, например, по причине аварии или повреждения, фактический перевозчик может быть освобожден от ответственности, даже если бы эти обстоятельства имели место в то время, когда груз находился в его ведении. Кроме того, могут возникнуть трудности при определении обстоятельств, которые помешали исполнению договора, а также при определении степени частичного исполнения. Именно во избежание этих трудностей представитель Австралии предложил заменить слова «выполняемую им» словами «порученную ему».

4. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, если речь идет о том, чтобы привести текст пункта 2 статьи 10 в соответствие с текстом определения фактического перевозчика, содержащимся в первой статье, возможно, следует передать этот вопрос Редакционному комитету.

5. Г-н КХУ (Сингапур) спрашивает, распространяется ли замечание представителя Австралии на второе предложение пункта 1, в котором речь идет о том, что «осуществление перевозки... поручено фактическому перевозчику».

6. Г-н БАЙЕРС (Австралия) отвечает, что этот вопрос является уместным с точки зрения логики, однако подчеркивает, что к пункту 1 можно подойти по-другому, так как в нем речь идет об ответственности перевозчика по отношению к фактическому перевозчику. Австралийская делегация уделяет особое внимание ответственности, возлагаемой на фактического перевозчика, и целью ее предложения является определение тех случаев, в которых эта ответственность возлагается.

7. Г-н ДУЭ (Франция) считает, что этот вопрос не представляет большой важности. Разумеется, в соответствии с определением, содержащимся в пункте 2 первой статьи, фактический перевозчик означает лицо, которому перевозчик поручил перевозку или часть перевозки, однако, если речь идет об его ответственности, очевидно, что подразумевается ответственность не просто за перевозку, которая была предусмотрена, но за перевозку, которая была осуществлена. В некоторых случаях само слово «поручил» может допускать двоякое толкование. Например, в том случае, если перевозчик поручает фактическому перевозчику часть перевозки, а последний осуществляет не только часть порученной ему перевозки, но также дополнительную часть, то, если мы предположим, что поправка представителя Австралии будет принята, встает вопрос о том, будет ли на фактического перевозчика возлагаться ответственность за осуществленную им дополнительную перевозку. Соответственно, является предпочтительным учитывать не первоначально порученную фактическому перевозчику перевозку, которая могла измениться вследствие непредвиденных обстоятельств, а действительно совершенную им перевозку. Г-н Дуэ выступает за сохранение существующего текста.

8. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) считает, что фактический перевозчик несет ответственность за груз, который был ему доверен, даже в том случае, если он не осуществил перевозку. Представитель Советского Союза поддерживает предложение делегации Австралии, так как она, находясь в соответствии с пунктом 2 статьи 10, уточняет его и улучшает.

9. Г-н ТАНИКАВА (Япония) отмечает, что в пункте 2 статьи 10 речь идет исключительно о уже осуществленных перевозках и что предложение делегации Австралии исказило бы его смысл. Следовательно, он не может его поддержать.

10. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) разделяет точку зрения представителя Австралии. Однако предложенная поправка охватывает только случаи невыполнения действий и не предусматривает случаи осуществления действий, поэтому, чтобы предусмотреть все ситуации, представитель Нигерии предлагает следующую формулировку: «которая ему была поручена или которая осуществлена им».

11. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) разделяет мнение представителя Австралии, согласно которому пункт 2 сформулирован неточно, однако высказывает мнение, что Редакционному комитету надлежит внести необходимые изменения. Возможно, следует заменить слова «осуществленную им» словами «предпринятую им».

12. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) может принять ту или иную предложенную поправку или даже предложение делегации Нигерии, хотя он предпочитает первоначальную формулировку. Эти различные предложения можно было бы передать Редакционному комитету.

13. Г-н КХУ (Сингапур) согласен с поправкой делегации Австралии, которая ценна тем, что она уточняет ответственность фактического перевозчика. Он не может согласиться с толкованием, которое дает пункту 2 представитель Японии. Фактический перевозчик является ответственным за груз с того момента, как он ему поручен, независимо от того, осуществляет ли он перевозку или нет.

14. Г-н ГОНДРА (Испания) считает, что в предложении делегации Австралии речь идет не только об изменениях редакционного характера. Это предложение позволяет наилучшим образом согласовать формулировку пункта 2 с формулировкой пункта 2 первой статьи, а также охватить все случаи возложения ответственности на фактического перевозчика. Именно поэтому представитель Испании выражает свое согласие с этим предложением.

15. Г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне) считает, что следует определить цели пункта 2 статьи 10, прежде чем приступить к рассмотрению поправки делегации Австралии. Когда будет внесена ясность в этот вопрос, текст поправки может быть передан Редакционному комитету для окончательной доработки.

16. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) одобряет предложение делегации Австралии, которое согласует текст пункта 2 с текстом определения фактического перевозчика и расширяет его обязательства. Однако он выражает согласие, равно как и представитель Соединенных Штатов Америки, в отношении того, что это предложение следует передать Редакционному комитету.

17. Г-н ГРОНФОРС (Швеция) от имени своей делегации выражает согласие с замечаниями, высказанными представителем Японии. Фактически, речь идет о том, чтобы установить общую ответственность фактического перевозчика и всех субподрядчиков, к услугам которых он может прибегнуть для осуществления части перевозки. Пункт 2 основывается на принципе, что именно фактический перевозчик несет ответственность в том случае, если перевозка не осуществляется; он не предусматривает наличие нескольких субподрядчиков, на которых возлагается ответственность только потому, что им была поручена часть перевозки. В этом смысле представитель Швеции считает, что настоящий текст проекта конвенции сформулирован совершенно четко, и поэтому выражает несогласие с поправкой, внесенной делегацией Австралии.

18. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) говорит, что понимает стремление согласовать положения пункта 2 статьи 10 с положениями определения фактического перевозчика, которым руководствовался представитель Австралии, однако выражает свое согласие с замечаниями, высказанными представителями Японии и Швеции. Действительно, если мы допустим, что ответственность возлагается на фактического перевозчика, которому была поручена часть перевозки, даже если он не осуществил ее, это явится нарушением основного принципа рассматриваемого пункта, который предусматривает возложение ответственности на фактического перевозчика во всех случаях, даже если грузы поручены другому фактическому перевозчику, что обеспечивает защиту интересов грузоотправителя в случае утраты или повреждения грузов. Распространение этой ответственности на те случаи, когда фактический перевозчик не исполнил часть договора, не является обязательным. Действительно, в подобных случаях, очевидно, именно перевозчику, который заключил контракт и который несет ответственность за всю перевозку, надлежит предъявлять иск фактическому перевозчику.

19. Если целью предложения, внесенного делегацией Австралии, не является возложение ответственности на фактического перевозчика за часть перевозки, которую он не осуществил, представитель Соединенного Королевства может согласиться на то, что это предложение будет передано Редакционному комитету, однако он считает, что не следует идти дальше нынешнего текста.

20. Г-н МЕГДЖИ (Объединенная Республика Танзания) отмечает, что в определении фактического перевозчика подразумевается как понятие осуществления перевозки грузов, так и понятие задачи, порученной фактическому перевозчику. Необходимо, чтобы эти понятия нашли отражение в пункте 2 статьи 10, причем следует предусматривать две возможности: 1) фактический перевозчик не осуществил перевозку, которая была ему поручена; 2) он осуществил эту перевозку, однако произошла утеря грузов или их повреждение, за которое он несет ответственность. Следовательно, формулировку, предложенную в поправке делегации Австра-

лии, следует внести в настоящий текст, однако не следует исключать слова «выполняемую им». С другой стороны, Комитету следует продолжить исследование проблем ответственности, которые могут вытекать из контрактов или соглашений в том случае, если каждый из нескольких фактических перевозчиков осуществил часть перевозки.

21. Г-н ДИКСИТ (Индия) отмечает, что на фактического перевозчика налагаются обязательства в соответствии с контрактом, заключенным с перевозчиком, как указывается в пункте 1. Однако в первом предложении этого пункта осуществление перевозки «поручено» фактическому перевозчику, в то время как во втором предложении речь идет о части перевозки, «осуществленной» фактическим перевозчиком. Как указывают некоторые делегации, следует внести эти две формулировки в пункт 2, принимая во внимание, что на фактического перевозчика возлагается ответственность в том случае, если он осуществил часть договора, который он обязался выполнить. Однако представитель Индии не может принять поправку делегации Австралии в представленном виде.

22. Г-н ВАЙТИТУ (Кения) отмечает, что поправка делегации Австралии представляет интерес в том смысле, что она согласует текст пункта 2 статьи 10 с определением фактического перевозчика; однако было бы предпочтительнее передать ее Редакционному комитету, чтобы она была рассмотрена с учетом предложений, выдвинутых делегациями.

23. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) отмечает, что в ходе прений, вызванных предложением Австралии, выявляется вопрос по существу, и, следовательно, Комитету необходимо принять решение по этому вопросу. Как указал представитель Индии, основным принципом, на котором основан пункт 2 статьи 10, является то, что фактическим перевозчиком является лицо, под контролем которого находятся грузы и которое несет ответственность в случае их утери или повреждения. Эта мысль находит более четкое выражение в пункте 2 статьи 11, где говорится, что фактический перевозчик несет ответственность за любой ущерб, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, которые имели место во время нахождения груза в его ведении. Следовательно, если настоящий текст пункта 2 статьи 10 вызывает трудности, можно сослаться на текст пункта 2 статьи 11. Вместо того, чтобы вносить в текст слова «который ему поручен», которые допускают двоякое толкование, было бы предпочтительнее передать проект пункта 2 статьи 10 Редакционному комитету.

24. Г-н ЮН (Корейская Республика) разделяет точку зрения, высказанную представителем Японии, с которой выразили согласие многие делегации. В качестве примера он приводит положение с контейнеровозами, которые должны обслуживаться вспомогательным судном, не принадлежащим владельцу основного судна; в этом случае фактический перевозчик должен быть в состоянии заключить контракт о субподряде в течение необходимого времени. Однако, если будет принята поправка Австралии, будет трудно найти субподрядчика, который захочет взять на себя эту часть перевозки, и, в результате, это условие нанесет ущерб интересам грузоотправителя в тех странах, в которых отсутствует фидерное судоходство. Принцип коллективной ответственности перевозчика, который заключил договор, и фактического перевозчика в том виде, в котором он сформулирован в настоящем тексте рассматриваемого пункта, обеспечивает защиту интересов грузоотправителя.

25. Г-н НИАНГ (Сенегал) считает, что, если перевозчик несет ответственность за всю перевозку и доставку грузов, которые ему были поручены грузоотправителем, отсюда логически вытекает, что фактический перевозчик также несет ответственность за часть перевозки, которую он должен обеспечить, так же как и все субподрядчики, к услугам которых он может прибегнуть во время перевозки без ведома перевозчика по контракту. Г-н Нианг считает, что для того чтобы охватить все эти аспекты, которые могут иметь важные последствия для перевозчика по контракту, необходимо, чтобы на фактического перевозчика возлагалась ответственность с того момента, когда ему поручен груз, как предлагается в поправке, выдвинутой делегацией Австралии.

26. Г-н МАЙТЛАНД (Либерия) выражает согласие с точкой зрения представителя Норвегии. В соответствии с пунктом 1 статьи 10, перевозчик несет ответственность за всю перевозку, даже если осуществление перевозки или части ее поручено фактическому перевозчику. Из настоящей формулировки статьи 10 следует, что фактический перевозчик несет ответственность только за часть перевозки, которую он осуществил. Несомненно, формулировка «выполняемую им» может показаться неясной; может создаться впечатление, что на фактического перевозчика возлагается ответственность только в том случае, если он принял грузы на борт. Следовательно, имеется основание изменить формулировку пункта 2. Однако поправка австралийской делегации вносит некоторую неясность в этот вопрос. Формулировка «порученную ему» еще более туманна, чем формулировка «выполняемую им», и не дает представления об обязательствах фактического перевозчика. Возможно, предложение представителя Индии внесет некоторую ясность в этот вопрос.

27. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) также не может поддержать поправку австралийской делегации по причинам, уже изложенным другими делегациями. Он отмечает, что в его стране многие выразили несогласие с пунктами 2, 3 и 4 статьи 10, которые были признаны ненужными. Тем более делегация Федеративной Республики Германии не может согласиться с тем, чтобы одно из этих положений было расширено, как следует из поправки австралийской делегации. Что касается предложения представителя Индии, оно не может внести ясность в этот вопрос, так как в определении

фактического перевозчика, которое дается в пункте 2 статьи 1, уже содержатся два понятия, о которых говорится в этом предложении. Из этого следует, что Редакционный комитет мог бы попытаться улучшить формулировку пункта 2, не затрагивая, однако, сущность этого вопроса.

28. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что некоторые делегации считают, что предложение австралийской делегации носит редакционный характер, в то время как другие придерживаются мнения, что оно затрагивает сущность вопроса; одни поддерживают это предложение, в то время как другие высказываются против него. В данной ситуации Председатель ставит предложение австралийской делегации на голосование.

29. *Поправка отклоняется 30 голосами против 22 при 7 воздержавшихся.*

30. *Пункт 2 статьи 10 принимается и передается Редакционному комитету.*

Пункт 3

31. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что этот пункт не является объектом каких-либо поправок или предложений.

32. *Пункт 3 статьи 10 принимается и передается Редакционному комитету.*

Пункт 4

33. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что этот пункт не является объектом каких-либо поправок или предложений.

34. Г-н МАКАНГУС (Канада) отмечает явное несоответствие между пунктом 4 статьи 10 и пунктом 7 статьи 5. Было бы целесообразным обратиться к Редакционному комитету с просьбой уточнить, является ли это противоречие случайным, и, по возможности, устранить его.

35. Представитель Канады, ссылаясь на статью 10 в целом, хочет выдвинуть общее замечание, уместность которого будет видна, когда Комитет приступит к рассмотрению статьи 23. Ряд делегаций, в частности делегации Индии и Сьерра Леоне, уже указали, что, учитывая существующие отношения между перевозчиком и фактическим перевозчиком, грузоотправитель и грузополучатель могут столкнуться с трудностями при определении того, кто является ответственным лицом, которому можно предъявить иск. Эта озабоченность касается основной проблемы, а именно проблемы оговорок о праве фрахтователя переуступить фрахтовый договор другому лицу, а также положений о наименовании перевозчика, которые иногда содержатся в коносаментах. Как правило, грузоотправители не проявляют надлежащей бдительности при заключении коносамента. Они надеются, что весь договор будет выполнен достаточно успешно, и только в случае затруднения обращаются за советом к юристам; иногда именно тогда они выясняют, что лицо, с которым они заключили договор, уходит от ответственности в силу самого договора. Эта проблема может представлять серьезную угрозу интересам грузоотправителей и грузополучателей.

36. Представитель Канады хотел обратить внимание делегаций на эту проблему при рассмотрении статьи 10 именно потому, что, учитывая пункты 1 и 2 первой статьи, это положение может способствовать включению подобных положений об уступке в коносаменты. Однако этот вопрос по существу должен быть урегулирован в статье 23. С этой целью делегация Канады намеревается представить предложение в письменной форме.

37. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что нет желающих выступить по вопросу явного противоречия между пунктом 4 статьи 10 и пунктом 7 статьи 5, на которое указал представитель Канады. Он предлагает отложить рассмотрение пункта 4 статьи 10, пока не станут известны результаты общих изменений, которые должны быть внесены в статью 5.

38. *Предложение принимается.*

Пункт 5

39. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), представляя поправку своей делегации к пункту 5 статьи 10 (A/CONF.89/C.1/L.64), указывает, что ее целью является добавить ссылку на статью 8. Под «пределами, предусмотренными настоящей Конвенцией», которые упоминаются в пункте 5 статьи 10, несомненно, понимаются пределы ответственности, изложенные в статье 6, с оговоркой, что существует возможность утраты права на ограничение ответственности, в соответствии со статьей 8. Поэтому вопрос включения ссылки на статью 8 носит редакционный характер и может быть передан Редакционному комитету.

40. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) признает правильность точки зрения делегации Соединенных Штатов Америки, однако считает, что предлагаемые ею изменения затрагивают сущность вопроса. Действительно, ответственность перевозчика не может быть ограничена в соответствии со статьей 6, если он допустил одну из ошибок, о которых говорится в статье 8. Однако, поскольку перевозчику или фактическому перевозчику может быть представлен иск, возникает вопрос, не может ли случиться так, что серьезная ошибка одного из этих лиц повлечет за собой утрату права на ограничение ответственности другим лицом. Однако именно к этому результату может привести поправка, представленная делегацией Соединенных Штатов Америки.

41. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) указывает, что это не является намерением его делегации. Пункт 5 статьи 10 необходимо изменить таким образом, чтобы избежать подобных последствий. Если бы статья 8 была исключена, не было бы необходимости вносить изменения в данный пункт.

42. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) не высказывается против поправки Соединенных Штатов Америки, однако считает, что она является ненужной, принимая во внимание то, что в пункте 2 статьи 10 уточняется, что на фактического перевозчика возлагается ответственность в соответствии с положениями Конвенции, в частности положениями пунктов 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8.

43. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) высказывает мнение, что в поправке Соединенных Штатов Америки содержится другой подход к проблеме ответственности фактического перевозчика и его служащих и уполномоченных им лиц. Кроме того, представитель Норвегии считает, что любой вопрос по существу должен рассматриваться Комитетом и что Редакционному комитету следует передавать только вопросы редакционного характера.

44. Г-н БАЙЕРС (Австралия) подчеркивает, что, если передать поправку Соединенных Штатов Америки Редакционному комитету, она также может вызвать трудности в отношении пункта 4 статьи 9.

45. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что все делегации высказываются против поправки Соединенных Штатов Америки. Он объявляет, что при отсутствии возражения Комиссия решает отклонить эту поправку.

46. *Поправка принимается.*

47. *Пункт 5 статьи 10 принимается и передается Редакционному комитету.*

Пункт 6

48. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что этот пункт не является объектом каких-либо поправок или предложений.

49. *Пункт 6 статьи 10 принимается и передается Редакционному комитету.*

50. *За исключением пункта 4, статья 10 в целом принимается и передается Редакционному комитету.*

Статья 11

51. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что по статье 11 в целом представляются поправки делегациями Федеративной Республики Германии и Канады. Кроме того, делегация Аргентины представила поправку, касающуюся некоторых подробностей, однако содержащую ошибку.

52. Г-н ФОГЕЛЬ (Германская Демократическая Республика), выдвигая поправку своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.90), отмечает, что его целью является исключение или внесение изменений в статью 11. В представленном виде статья 11 не соответствует понятию сквозного коносамента. Применение сквозного коносамента широко распространено, однако рассматриваемая статья не обеспечивает в достаточной степени защиту интересов владельца такого коносамента. Однако целью Конвенции является именно защита интересов грузоотправителя и владельца коносамента. Кроме того, если бы статья 11 была сохранена в настоящей формулировке, она противоречила бы законодательству большинства стран.

53. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ указывает, что целью поправки канадской делегации (A/CONF.89/C.1/L.148) является безоговорочное исключение статьи 11.

54. Г-н РАЙ (Аргентина) отмечает, что в соответствии с законами его страны ответственность перевозчика по договору или лица, осуществляющего доставку, является солидарной и личной в том случае, если речь идет о сквозном коносаменте, независимо от ответственности, которую фактический перевозчик несет за ту часть перевозки, которую он осуществил. Цель поправки делегации Аргентины (A/CONF.89/C.1/L.130) — найти какое-либо промежуточное решение, позволяющее согласовать положение статьи 11 с законодательством Аргентины. В соответствии с пунктом 1 этого положения оговаривается, что перевозчик не несет ответственности в случае утери грузов, их повреждения или просрочки в их доставке, явившихся результатом обстоятельств, которые имели место, когда грузы находились под контролем фактического перевозчика; в данном случае перевозчик может принять решение о невыдаче сквозного коносамента. Если он выдаст сквозной коносамент, на него возлагается ответственность за всю перевозку, даже если часть ее была осуществлена фактическим перевозчиком.

55. Ошибку, которая содержится в поправке, представленной делегацией Аргентины, следует исправить, заменив последнее предложение нового пункта следующим предложением: «Ответственность перевозчика и лица, осуществляющего доставку груза, является солидарной и личной».

56. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителям делегаций выступить по вопросу сохранения или исключения статьи 11.

57. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) поддерживает поправки Германской Демократической Республики и Канады об исключении статьи 11 и обращает внимание делегатов на часть предложения пункта 1, которая делает эту статью неприемлемой для его делегации; имеются в виду слова «в договоре может быть предусмотрено, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика». Подобное освобождение от ответственности перевозчика является неприемлемым, так как, когда перевозчик объявляет о своей готовности совершить перевозку и требует оплатить фрахт, на него возлагается ответственность за всю перевозку.

58. Вероятно, делегация Аргентины руководствова-

лась теми же соображениями, выдвигая свою поправку. Как бы там ни было, делегация Соединенных Штатов не может согласиться с внесением положения об освобождении от обязанности в коносамент. Таким образом, она настаивает на исключении статьи 11. Если все же Комитет примет решение сохранить эту статью, американская делегация предложит поправку к тексту, для того чтобы грузоотправителю не пришлось пускаться на розыски перевозчика-призрака, если возникнет необходимость предъявления иска.

59. Г-н СИМС (Канада) выступает за полное исключение статьи 11, которая, по его мнению, сводит на нет важные преимущества статьи 10, в свою очередь не привнося никаких иных реальных преимуществ, даже несмотря на положение пункта 2, польза которого фактически является сомнительной. Статья 11 может открыть дорогу опасной практике, в силу которой перевозчик, чтобы избежать ответственности, возлагаемой на него в соответствии со статьей 10, будет обращаться к фактическим перевозчикам, таким образом лишая грузоотправителя защиты, вытекающей из статьи 10. Канадская делегация считает безосновательным аргумент, согласно которому исключение статьи 11 побудит перевозчиков отказываться от выполнения контрактов в случае перегрузки, таким образом мешая грузоотправителям пересылать грузы в определенные районы мира. Действительно, в подобных случаях грузоотправители прибегали к своим связям в коммерческих кругах и услугам своих агентов.

60. Г-н НЗАПУ (Заир) отмечает, что настоящая формулировка статьи 11 заставляет думать, что речь идет о трех лицах: перевозчике, «поименованном лице» и о фактическом перевозчике. Он предлагает внести ясность в этот вопрос.

61. Г-н КАСТРО (Мексика) хотел бы, чтобы статья 11 была исключена, так как она дает перевозчику возможности уйти от ответственности, возлагаемой на него в соответствии со статьей 10, путем включения в договор перевозки положения об освобождении от обязанности. Он выражает свое согласие с аргументами, приведенными другими делегациями, которые потребовали исключения этой статьи.

62. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) выступает за сохранение статьи 11 в том виде, в каком она содержится в проекте ЮНСИТРАЛ, ссылаясь на то, что ее исключение отразилось бы на интересах перевозчиков и помешало бы развитию мировой торговли.

63. Г-н ТАНИКАВА (Япония) указывает, что практика прямой перевозки играет на руку грузоотправителю, который требует выдачи сквозного коносамента для того, чтобы заниматься оборотной торговлей, позволяющей ему вернуть потраченные деньги. Таким образом, исключение статьи 11 лишило бы грузоотправителя несомненного преимущества. Именно поэтому Япония за ее сохранение.

64. Г-н ДИКСИТ (Индия) выступает за исключение статьи 11 по причинам, уже упомянутым делегациями Канады и Соединенных Штатов Америки.

65. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) разделяет точку зрения СССР и Японии: статью 11 следует сохранить, так как в ней учитываются интересы грузоотправителя. Он указывает, что статьи 10 и 11 являются взаимодополняющими. Статья 10 предусматривает случаи, в которых выдается обычный коносамент, и, таким образом, перевозчик несет ответственность за перевозку в любом месте и в любых условиях. Напротив, статья 11 предусматривает совершенно противоположную ситуацию, а именно когда перевозчик, хотя он не может сам осуществить всю перевозку, выпускает сквозной коносамент, что будет чрезвычайно полезным грузоотправителю с точки зрения торговли. Таким образом, следует предоставить перевозчику возможность освободиться от ответственности за те части перевозки — последующие перевозки, — которые он не может осуществить сам. Если это право исключается из договора, он выдаст не один, а несколько коносаментов, что повлечет за собой дополнительные расходы для всех.

66. Г-н ДУЭ (Франция) разделяет мнение представителя Соединенного Королевства. Однако он отмечает, что формулировка пункта 1 является недостаточной и может внести путаницу, так как в ней вводится понятие «фактического перевозчика», определение которого не было дано ранее. Что касается существа вопроса, Франция выступает за сохранение статьи 11, так как в ней предусматривается ситуация, отличная от той, которая предусмотрена в статье 10.

67. В статье 10 упорядочиваются отношения между перевозчиком и «фактическим перевозчиком». Напротив, статья 11 предусматривает ситуацию, когда перевозчик, будучи не в состоянии выполнить договор перевозки, должен прибегнуть к услугам двух или нескольких последовательных перевозчиков. Таким образом, существуют две возможности: в одном случае перевозчик выдает несколько коносаментов или транспортных документов для каждой последовательной перевозки. Во втором случае он выдает один документ — сквозной коносамент, уточняя, что перевозку осуществляют несколько перевозчиков, а именно: первая перевозка осуществляется тем, кто выдает коносамент, вторая — вторым перевозчиком, третья — третьим перевозчиком и т.д. Второй и третий перевозчики, указанные в договоре перевозки, будут нести ответственность за часть перевозки, которая на них возлагается, на тех же основаниях, что и фактический перевозчик.

68. Таким образом, положение перевозчика, который организовал три последовательные перевозки, является следующим: в первом случае он заключает контракт с другими перевозчиками без особой оговорки и несет ответственность за все три перевозки, как если бы речь шла об одной. Во втором случае он может взять на себя ответственность только за ту перевозку, которую он совершил сам,

и освободиться от ответственности за другие перевозки, для того чтобы облегчить этот вид операции. В свою очередь, грузоотправитель знает, что имеется три перевозчика, что не представляет для него неудобства. Тем не менее существует только один контракт, то есть один-единственный документ, что само по себе является преимуществом. Напротив, если от перевозчика потребуется, чтобы он взял на себя ответственность за всю перевозку, он откажется выдать сквозной коносамент и, возможно, предложит свои услуги в качестве доверенного лица грузоотправителя, для того чтобы заключить два других договора с другими перевозчиками.

69. Таким образом, ясно, что статья 11 создает благоприятные условия как для перевозчика, который может выдать один-единственный сквозной коносамент, так и для грузоотправителя, который получает от этого выгоду. Единственной связью между статьями 10 и 11 является то, что в статье 11 содержится ссылка на статью 10 в отношении определения ответственности, однако оговаривается, что на второго и третьего перевозчиков возлагается ответственность на тех же условиях, что и на фактического перевозчика, несмотря на то что речь идет на самом деле о последовательных перевозчиках.

70. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) выступает за сохранение статьи 11 в том виде, в котором она была предложена ЮНСИТРАЛ, так как она соответствует морскому праву Болгарии и создает благоприятные условия для развития морских перевозок.

71. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) отмечает, что отпадет необходимость в сквозном коносаменте, когда система смешанных перевозок будет обобщена и упорядочена. А пока, принимая во внимание различные аргументы, приведенные в ходе прений, представитель Бразилии занимает ту же позицию, что и делегация Германской Демократической Республики, и был бы согласен как с исключением статьи 11, так и с ее изменением в соответствии с документом A/CONF.89/C.1//I..90.

72. Г-н СИРЕГАР (Индонезия) разделяет точку зрения французской и японской делегаций, что статья 11 служит интересам как грузоотправителя, так и перевозчика. Таким образом, он выступает против ее исключения.

73. Г-н НДУРУ (Уганда) предпочел бы, чтобы статья 11 была исключена, так как она вносит путаницу. Пункт 1 этой статьи ставит грузоотправителя в трудное положение, так как ему приходится возлагать обязанность на лицо, которое не является тем, с кем он заключил договор перевозки. Что касается пункта 2, то его содержание уже включено в пункт 2 статьи 10; таким образом, он не является необходимым.

74. По мнению г-на ЛАВИНЬИ (Филиппины), статья 11 идет вразрез с интересами грузоотправителей, так как она лишает их защиты, вытекающей из статьи 10. Таким образом, Филиппины выступают за ее исключение.

75. Г-н ФАХИМ (Египет) отмечает, что практика прямой перевозки уже существует и будет существовать и что торговля между Египтом и Латинской Америкой осуществляется по сквозным коносаментам. Таким образом, Египет выступает за сохранение статьи 11 в представленном виде.

76. Г-н ФУКС (Австрия) поддерживает предложение Германской Демократической Республики об исключении статьи 11. На практике суда, размер которых увеличивается, не могут больше входить в порты, поэтому все большее применение находит фидерное судоходство; если перевозчик может включить в коносамент положение, согласно которому он освобождается от ответственности за последующую перевозку, грузоотправителю придется предъявлять иск последовательным перевозчикам. Во избежание этого Австрия выступает за исключение статьи 11.

77. Г-н ПТАК (Польша) одобряет заявление французской делегации и добавляет, что появление несколько лет тому назад сквозных коносаментов приветствовалось как прогресс в деле развития морской торговли и что совсем недавно его использование было регламентировано морскими законодательствами. Таким образом, было бы нелогичным посягать на этот уже зарекомендовавший себя институт, тормозя тем самым развитие морской торговли. В ожидании разработки конвенции о смешанных перевозках делегация Польши считает, что необходимо продолжать практику сквозного коносамента и сохранить статью 11 в проекте конвенции.

Заседание закрывается в 22 час. 35 мин.

17-е заседание

Пятница, 17 марта 1978 года, 10 час. 40 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF. 89/C.1/SR.17

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF. 89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.9, L.23, L.41, L.90, L.91, L.99, L.148, L.153, L.154, L.155)

Статья 11 (продолжение)

1. Г-н ИРВАНС (Индонезия) подчеркивает, что сквозная перевозка особенно важна для архипелагов, подобных Индонезии. Поэтому не следовало бы, чтобы изъятие статьи 11 дало возможность перевозчикам выгружать груз в главном порту, возлагая на грузоотправителей и грузополучателей заботу о дальнейших необходимых действиях по доставке груза до конечного назначения, тем более что в этих целях в большинстве случаев имеются соглашения как на международных, так и на внутренних линиях. Делегация Индонезии выступает за сохранение статьи 11, но она могла бы принять некоторые поправки к пунктам, которые нуждаются в уточнениях.

2. Г-н БАЙЕРС (Австралия) напоминает, что в ЮНСИТРАЛ его делегация уже высказывалась против статьи 11. Он обращает внимание на то, что опасно позволять перевозчику снимать с себя ответственность. Кроме того, согласно пункту 1, не требуется наличия договорных отношений между перевозчиком по договору и лицами, указанными в договоре и уполномоченными выполнить часть перевозки; в момент заключения договора эти лица могут не знать о том, что их наименования фигурируют в договоре, и тогда ситуация аналогична той, которая предусмотрена в статье 10. Если главный перевозчик, имеющий разрешение снять с себя ответственность, записывает в договор наименование фактического перевозчика, и если груз был поврежден во время части перевозки, порученной фактическому перевозчику, тогда грузоотправитель может прибегнуть только к положениям пункта 2. Но если сквозные перевозчики являются подставными лицами, единственным достоянием которых является зафрахтованное судно, то грузоотправитель не будет знать, кому предъявить иск. Вопрос, следовательно, не в том, сохранить ли статью 11 потому, что она касается ситуации иной, чем та, которая предусмотрена в статье 10. В действительности, статья 11 представляется неприспособленной к существующему положению. Г-н Байерс обращает также внимание на замечания, сформулированные Соединенным Королевством и Международной палатой по судоходству, по поводу слова «поименованный» в пунктах 153 и 154 документа A/CONF. 89/8, выше. Тот факт, что многочисленные делегации стремятся изменить эту статью, показывает, что она является далеко не удовлетворительной. По мнению делегации Австралии, она больше создает трудностей, чем разрешает.

3. Г-н АМОРОСО (Италия) признает, что редакция статьи может быть поводом для неясностей, однако полагает, что изъятие этой статьи явилось бы пробелом в Конвенции. Следует также учитывать практику морских перевозок за последние годы; так, например, сфера сквозного коносамента была несколько изменена включением оговорок, согласно которым, в частности, иск должен быть предъявлен перевозчику, который имел в своем ведении товары при их повреждении, так как перевозчик, выдавший коносамент, несет ответственность только за ущерб грузу, причиненный во время той части перевозки, которую он осуществлял сам, и поскольку его ответственность заканчивается в момент передачи груза фактическому перевозчику. Поэтому в Конвенции следует предусмотреть, что, передавая груз фактическому перевозчику, перевозчик действует в качестве простого агента грузоотправителя. И, наконец, г-н Аморосо полагает, что следовало бы привести французское заглавие статьи 11 в соответствие с английским заглавием этой статьи и говорить о совместной перевозке по сквозному коносаменту.

4. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) выражает удивление по поводу того, что некоторые делегации предрекают конец сквозным перевозкам в случае, если бы Конвенция не признала за перевозчиками право включать в коносаменты оговорки, освобождающие их от всякой ответственности в период перевозки, порученной фактическому перевозчику. Неразумно думать, что высококонкурентный сектор активности, имеющий в значительной степени излишний тоннаж, внезапно прекратит перевозки, потому что коносаменты не будут больше содержать освобождающие от ответственности оговорки в соответствии с правилами статьи 23. В настоящее время перевозчики предлагают за фрахт перевезти груз грузоотправителей до портов, которых они не могут достичь непосредственно сами. Если же перевозчик соглашается брать плату за всю перевозку, следовательно, он должен нести всю ответственность за фактическую перевозку. В заключение делегация Соединенных Штатов высказывается за изъятие статьи 11, но если Комиссия

решит ее сохранить, то она могла бы предложить некоторые изменения.

5. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что, по его мнению, неверно говорить о том, что изъятие статьи 11 не имело бы отрицательных последствий для морских перевозок и для развития международной торговли, поскольку отсутствие такого рода положений препятствовало бы сквозным перевозкам. Кроме того, эта статья, как и остальная часть проекта конвенции, является плодом разумно сбалансированного компромисса. Советская делегация решительно выступает против изъятия статьи 11.

6. Г-н ДУЭ (Франция), отвечая делегации Соединенных Штатов, а также другим делегациям, по мнению которых практика сквозной перевозки по сквозному коносаменту могла бы продолжаться после вступления в силу Конвенции и в тех же условиях, что и сегодня, отмечает, что ситуация была бы совершенно иной в силу положений статьи 10. В настоящее время, согласно режиму 1924 года, который не предусматривает никакого правила, аналогичного тому, которое имеется в статье 10, перевозчик волен выдавать сквозной коносамент, охватывающий многие операции морской перевозки, и заключать договоры с другими перевозчиками, наименования которых не появляются в коносаменте и которые неизвестны грузоотправителям. Дело обстояло бы иначе после вхождения в силу Конвенции при отсутствии статьи 11, так как перевозчик, который выдал прямой коносамент, подпадал бы под действие положений статьи 10 и нес бы ответственность за всю перевозку, в то время как сквозные перевозчики оказались бы в положении фактических перевозчиков, к которым грузоотправитель мог бы непосредственно обращать свои претензии. Что касается перевозчика, ответственного за всю перевозку, он не мог бы более снимать с себя ответственность за часть перевозки, которую он не выполняет. Следовательно, если не предусмотреть особо случай сквозной перевозки, позволяя перевозчику освобождаться от ответственности за эту часть перевозки, то тогда вступает в действие статья 10 и выдача сквозных коносаментов поднимает ряд вопросов.

7. Г-жа ЮЗОФ (Малайзия) отмечает, что Малайзия является главным образом страной грузоотправителей и грузополучателей, и если статья 11 будет сохранена, то грузоотправители и грузополучатели, зная все трудности регресса против фактического перевозчика, могли бы начать дело против главного перевозчика и оказаться, таким образом, перед перевозчиком, который снял бы с себя всякую ответственность. Напротив, при отсутствии такого положения дело, начатое грузоотправителем, подпадало бы под действие положений статьи 10, что могло бы повлечь за собой процедурные трудности. Если Комиссия считает, что исключение статьи 11 вызовет больше трудностей, чем их решит, то делегация Малайзии готова рассмотреть измененный вариант этой статьи.

8. Г-н СИМС (Канада) считает, что в тех немногих случаях, когда перевозчик проявил бы определенную сдержанность в том, чтобы взять на себя обязанности, которые ложатся на него согласно статье 10, он мог бы, несмотря ни на что, различными средствами, имеющимися в его распоряжении, заключить договоры от имени грузоотправителя с фактическими перевозчиками. Делегация Канады опасается, что статья 11 повлечет трудности для истца, если даже этот последний знает, например, наименование фактического перевозчика.

9. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комиссии голосовать по предложению Канады A/CONF. 89/C.1/L.148 об изъятии статьи 11.

10. *Поправка отклоняется 36 голосами против 18 при 8 воздержавшихся.*

11. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что у него были колебания, голосовать ли за поправку Канады или воздержаться, потому что он не считает удовлетворительной статью 11 в ее настоящей редакции. Однако он готов рассмотреть переработанный вариант этой статьи.

12. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает создать рабочую группу, уполномоченную разработать новый текст статьи 11, учитывающий все представленные поправки A/CONF.89/C.1/L.8, L.22, L.65, L.79, L.90 и L.130. При отсутствии возражений он будет считать, что Комиссия согласна с тем, чтобы в рабочую группу вошли следующие делегации: Аргентина, Болгария, Германская Демократическая Республика, Греция, Индонезия, Канада, Польша, Соединенные Штаты Америки, Уганда, Франция, Филиппины и Швеция.

13. *Предложение принимается.*

Статья 10 (окончание)

14. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комиссии вновь приступить к рассмотрению статьи 10, отложенной в ожидании поправки к пункту 1, которую должны были представить Индия, Кения и Сьерра Леоне и которая теперь передана Комиссии в документе A/CONF.89/C.1/L.154.

15. Г-н ДИКСИТ (Индия) отмечает, что в соответствии с пунктом 2 статьи 10 фактический погрузчик несет ответственность по отношению к грузоотправителю за часть перевозки, осуществленной им в соответствии с положениями Конвенции; стало быть, естественно, что он рассматривается в качестве стороны договора перевозки между перевозчиком и грузоотправителем в том, что касается его участия в выполнении договора перевозки. А именно это является предметом поправки к пункту 1 статьи 10, представленной Индией, Кенией и Сьерра Леоне.

16. Г-н ТАНИКАВА (Япония) считает, со своей стороны, что положения пунктов 1 и 2 статьи 10 означают только, что, когда выполнение перевозки или части перевозки было поручено фактическому

перевозчику, перевозчик тем не менее остается ответственным за всю перевозку даже в случае потери, повреждений, связанных с действиями или упущениями, совершенными фактическим перевозчиком или же его служащими или агентами при исполнении их обязанностей. В этих двух пунктах он не усматривает ничего, что могло бы обосновать ответственность фактического перевозчика. Фактически в пункте 2 просто говорится, что фактический перевозчик несет ответственность за перевозку, выполняемую им «в соответствии с положениями настоящей Конвенции», но в настоящей Конвенции не существует никакого положения об ответственности фактического перевозчика, кроме как именно пункт 2 статьи 10. Поэтому фактический перевозчик не несет ответственности в соответствии с этой статьей. Представитель Японии считает, что следовало бы внести в статью 10 положения, устанавливающие ответственность фактического перевозчика. Он напоминает, что в этом смысле он предложил на 15-м заседании поправку (A/CONF.89/C.1/L.21) технического и редакционного характера, которая не была сохранена. Он по-прежнему думает, что согласно настоящему тексту пункта 2 ответственность фактического перевозчика основывается на положениях Конвенции, а не договора, заключенного между перевозчиком и грузоотправителем. Поэтому, по его мнению, было бы опасно допускать, что речь идет о договорной ответственности, ибо такая презумпция могла бы создать трудности в отношениях между грузоотправителем и фактическим перевозчиком. Его делегация не сможет поддержать предложение Индии, Кении и Сьерра Леоне, если текст статьи 4 будет изменен в вышеуказанном смысле.

17. Г-н МАРСИАНОС (Греция) полагает, что если фактический перевозчик ответствен по отношению к грузоотправителю в соответствии с пунктом 2 статьи 10, то нет необходимости, чтобы он являлся стороной договора перевозки, заключенного между перевозчиком и грузоотправителем. Грузоотправителя интересует не сам факт того, что фактический перевозчик является стороной договора перевозки, а то, чтобы фактический перевозчик нес ответственность по отношению к нему в соответствии с Конвенцией. Поэтому поправка, представленная Индией, Кенией и Сьерра Леоне, является излишней.

18. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает передать статью 10 в Редакционный комитет, за исключением пункта 4, рассмотрение которого Комиссия решила отложить до того времени, когда она примет решение в отношении статьи 5. Председатель предлагает Комитету перейти к статье 12 и рассмотреть одну за другой поправки к этой статье, представленные Грецией, Японией, Германской Демократической Республикой и Советским Союзом.

Статья 12

19. Г-н МАРСИАНОС (Греция) считает, что формулировка статьи 12 является слишком широкой и может быть истолкована таким образом, что при любой рекламации против грузоотправителя бремя доказывания вины грузоотправителя лежит на перевозчике. Из этой статьи можно заключить, в частности, что если перевозчик возбуждает дело против грузоотправителя, для того чтобы получить оплату за фрахт, которая ему полагается, то перевозчик должен доказать, что неоплата стоимости перевозки проистекает по вине или небрежности грузоотправителя, что противоречит всякому договорному правилу. Представитель Греции считает, что статья 12 не имеет целью возложить на перевозчика бремя доказывания в случае требования им уплаты стоимости перевозки. Поэтому ему представляется нужным уточнить этот пункт, как указывается в поправке его делегации (A/CONF.89/C.1/L.9), добавив в начале статьи слова «без ущерба для ответственности грузоотправителя по договору» или — что одно и то же — «без ущерба для прав перевозчика по договору». Однако он не будет настаивать на своем предложении.

20. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) считает, как и представитель Греции, что редакция статьи 12, возможно, слишком широка. Эта статья касается фактически ущерба, причиненного судам и грузам, и не касается ответственности грузоотправителей за дополнительное фрахтование и невручение груза перевозчику.

21. Г-н ТАНИКАВА (Япония) считает, что для того, чтобы избавить перевозчика от проблем, связанных с расходами по складированию, необходимо оговорить, что грузоотправитель или грузополучатель, смотря по обстоятельствам, несет ответственность за потери, повреждения и расходы, понесенные перевозчиком в силу невыполнения грузополучателем обязательства принять поставку в течение разумного срока. В этом цель поправки, предложенной его делегацией к статье 12 (A/CONF.89/C.1/L.23).

22. Г-н ФУКС (Австрия) считает, что поправка Японии очень полезна, поскольку она позволяет решить проблему, которая очень часто возникает на практике, когда груз не затребован грузополучателем в нужное время.

23. Г-н НИАНГ (Сенегал) говорит, что в его стране груз, если грузополучатель не затребовал его в течение разумного срока, отдается в ведение таможни и в соответствии с национальным законодательством не владелец, а таможня берет на себя операции. Поэтому он не может поддержать положение, предложенное Японией (A/CONF.89/C.1/L.23), которое несовместимо с национальным законодательством Сенегала.

24. Г-н ВАИТИТУ (Кения) считает, что вопрос может быть легко разрешен в контракте, заключенном между перевозчиком и грузоотправителем, и что нет необходимости вводить такое положение в Конвенцию.

25. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) возражает против

поправки Японии по тем же причинам, что и представители Сенегала и Кении. Он полагает, что проблема, которая рассматривается в этой поправке, уже урегулирована удовлетворительным образом в положениях пункта 2*b* и *c* статьи 4. Ему представляется излишним вводить новое положение, которое дало бы возможность перевозчику распоряжаться грузом способом, более или менее противоречащим положениям Конвенции.

26. Г-н ДИКСИТ (Индия) также возражает против поправки Японии, так как он считает, что если грузоотправитель не затребовал груз, то местные власти, а не перевозчик должны заниматься урегулированием этого вопроса.

27. Г-н МБА (Объединенная Республика Камерун) говорит, что ему трудно принять поправку Японии по тем же причинам, которые были высказаны представителем Сенегала. Он также озабочен положением перевозчика, которое может быть затруднительным в случае, если инструкции грузоотправителя не были достаточно конкретными или не были получены в нужное время. Ему представляется предпочтительным предоставить местным властям, в данном случае таможенным властям, заботу о продаже груза в соответствующем случае. Это решение лучше гарантирует частные интересы, чем предложение, предоставляющее полную свободу перевозчику в том, что касается продажи груза.

28. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) не может поддержать поправку Японии, ибо вопрос, рассматриваемый в этой поправке, не входит в рамки Конвенции и должен быть урегулирован в соответствии с национальным законодательством.

29. Г-н ГОНДРА (Испания) считает, что вопрос, рассматриваемый в этой поправке, не входит в рамки статьи 12, ибо он уже покрывается пунктом 2*b* статьи 4, который предусматривает, что «в случаях, когда грузополучатель не получает груза от перевозчика», перевозчик предоставляет его «в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемым в порту разгрузки». Это положение дает ответ на вопрос, вызвавший поправку Японии, поскольку, если грузополучатель не затребовал груз, перевозчик свободен от своих обязательств.

30. Г-н НДУРУ (Уганда) решительно возражает против предложения Японии, которое не может быть применимо в области морских перевозок, где речь идет об очень крупных суммах. Это предложение угрожало бы грузополучателю огромными потерями.

31. Г-н НЗАПУ (Заир) не может поддержать поправку Японии, так как она несовместима с законами его страны, которая не имеет выхода к морю.

32. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) не может поддержать поправку Японии по четырем причинам: во-первых, потому что она не отвечает интересам его страны; во-вторых, потому что, согласно законодательству его страны, так же как и Сенегала, местные власти берут под охрану груз от имени грузополучателя; в-третьих, текст, предложенный Японией, дает перевозчику слишком большую свободу действий, которой он может воспользоваться в ущерб грузополучателю; в-четвертых, потому что перевозчику возмещается простой в случае, если грузополучатель не затребовал груз в течение разумного срока.

33. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) считает, что поправка Японии позволила бы решить проблему, которая встает перед перевозчиком во многих случаях, ибо часто случается, что грузополучатель не затребовал груз в течение разумного срока. Эта поправка основывается на тех же принципах, которые фигурируют в национальном законодательстве Нидерландов, и если оно не будет принято, Нидерланды будут по-прежнему применять свое собственное законодательство в этой области. Г-н Клетон полагает, что было бы желательным ввести эти принципы в международное торговое право.

34. Г-н ТАНИКАВА (Япония) хотел бы внести уточнение. Если перевозчик передает груз в таможенную службу порта разгрузки, то он перестает нести ответственность, и никакие расходы по охране груза не могут лежать на нем в соответствии с пунктом 2 статьи 4 проекта конвенции. Если Комиссия считает, что эти вопросы могут быть определены в договоре между перевозчиком и грузоотправителем, тогда делегация Японии снимает свою поправку.

35. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что он принимает к сведению снятие поправки Японии.

36. Г-н ДИКСИТ (Индия) считает необходимым заметить, что делегация Индии не согласна с делегацией Японии по вопросу юридического аспекта; фактически речь идет о вопросах, регулируемых внутренним законодательством.

37. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегации Германской Демократической Республики представить свою поправку, содержащуюся в документе A/CONF.89/C.1/L.91.

38. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) говорит, что для делегации Германской Демократической Республики речь идет только о редакционных изменениях, которые могли бы быть направлены в специальную рабочую группу. Для того чтобы Комиссия не теряла времени, она снимает свою поправку.

39. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегации Советского Союза представить свою поправку, содержащуюся в документе A/CONF.89/C.1/L.153.

40. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) поясняет, что его поправка заключается в том, чтобы сформулировать статью 12 положительно, как это было сделано со статьей 5. Если члены Комиссии согласны, то можно считать такое изменение вопросом формы и направить его в Редакционный комитет.

41. Г-н ДУЭ (Франция) поддерживает поправку, представленную Советским Союзом, ибо речь идет о редакционной поправке, полностью отвечающей духу Конвенции, в которой ответственность грузоотправителей выражена в положительной форме.

42. Г-н ВАИТИТУ (Кения) считает, что проект поправки Советского Союза затрагивает вопрос по существу.

43. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на то, что некоторые делегации рассматривают предложение Советского Союза как вопрос по существу, а поэтому его предложение должно быть поставлено на обсуждение Комиссии.

44. Г-н КХУ (Сингапур) напоминает, что в Брюссельской конвенции 1924 года соответствующее положение было отредактировано приблизительно так же, как в проекте конвенции. Если изменить редакцию статьи 12 проекта конвенции, сняв выражение «если только... не», то может возникнуть путаница в понимании судей, которые будут полагать, что это выражение косвенно касается бремени доказывания вины. Поэтому следует сохранить настоящую формулировку.

45. Г-н БАЙЕРС (Австралия) отмечает, что сказать, что грузоотправитель не несет ответственности, если только нет небрежности с его стороны, или что грузоотправитель является ответственным всякий раз, когда имеется проявление небрежности с его стороны, — две разные вещи. Формулировка, предлагаемая Советским Союзом, сделала бы грузоотправителя ответственным за всякую потерю, о которой можно было бы сказать, что она вызвана небрежностью. Поэтому такая формулировка выходит далеко за рамки негативных положений проекта конвенции. По этой причине делегация Австралии не поддерживает поправку Советского Союза.

46. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) поддерживает поправку Советского Союза. Речь идет только о редакционном вопросе, и было бы желательно принять четкую и положительную формулировку.

47. Г-н ДУЭ (Франция) понимает сомнения тех, кто опасается, что будет установлена ответственность, подобная той, которая предусмотрена для перевозчика, то есть ответственность, основанная на презумпции ошибки, если нет противных доказательств. Но редакция, предложенная Советским Союзом, вводит понятие вменяемости в вину, что означает, что надо будет доказать, что ущерб был причинен в результате ошибки или небрежности грузоотправителя. Речь не идет ни о полноправной ответственности, ни об ответственности, основанной на презумпции. Тем не менее, для того чтобы рассеять опасения делегаций, которые остерегаются изменения существа, можно было бы сформулировать последнюю часть статьи следующим образом: «если установлено, что этот ущерб или повреждение являются результатом ошибки или небрежности грузоотправителя или его служащих или агентов». Тогда в тексте конкретно указывалось бы, что ответственность ложится на грузоотправителя только в случае, если перевозчиком представлено доказательство, что ущерб, причиненный грузу, вызван ошибкой или небрежностью грузоотправителя. Этот текст не заключает в себе никакой презумпции против грузоотправителя, и в правовых принципах он совершенно отличен от текста, относящегося к ответственности перевозчика.

48. Г-н НДАВУЛА (Уганда) полагает, что поправка Советского Союза не является чисто формальной. Фактически это искусная попытка протащить через заднюю дверь то, что не удалось протащить через переднюю дверь.

49. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) считает предпочтительной положительную формулировку, но поскольку эта формулировка затрагивает принцип бремени доказывания вины и принцип презумпции вины грузоотправителя, то речь идет о вопросе, касающемся содержания. Делегация Болгарии считает, что следует допустить принцип презумпции ошибки грузоотправителя, то есть следует отредактировать текст таким образом, чтобы грузоотправитель был ответствен за ущерб, связанный с его действиями, если только он не докажет, что ущерб не является результатом его ошибки или небрежности. Иначе говоря, для того чтобы текст был приведен в соответствие с принципами договорного права, следует принять редакцию, аналогичную редакции пункта 1 статьи 5, относящейся к ответственности перевозчика.

50. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что делегация Болгарии, по-видимому, предлагает устную поправку, которую он не может принять.

51. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) не может согласиться с положительной формулировкой, предложенной делегацией Советского Союза, ибо эта редакция вносит изменение в содержание. С одной стороны, эта поправка изменяет бремя доказывания вины, с другой — она ослабляет связь между ошибкой и ущербом, заменяя в английском тексте слова «was caused» словами «is attributable», а во французском тексте слова «ne resultent» словами «sont imputables».

52. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) не может принять поправку Советского Союза по причинам, уже высказанным делегациями Сингапура, Канады и Бразилии.

53. Г-н ВАИТИТУ (Кения) не может присоединиться к поправке Советского Союза по тем же причинам, которые уже были высказаны Бразилией.

54. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) удивлен утверждениями, что делегация Советского Союза пыталась протащить через заднюю дверь то, что ей не удалось протащить через переднюю. Предложенное изменение является чисто редакционным, и г-н Бургучев мог бы согласиться с редакцией, предложенной представителем Франции. Но поскольку многими делега-

циями были высказаны сомнения, делегация Советского Союза снимет свою поправку.

55. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ указывает, что статья 12 проекта конвенции будет направлена в Редакционный комитет.

Статья 13

Пункт 1

56. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ сообщает, что Комиссия рассматривает поправки Туниса, Австрии и Канады. Он предлагает делегации Туниса представить свою поправку.

57. Г-н ХАШАНА (Тунис) обращает внимание на то, что поправка его делегации (A/CONF.89/C.1/L.41) является чисто редакционной и имеет целью внести бо́льшую точность в пункт 1 статьи 13.

58. Г-н МАЛЕЛА (Заир) поддерживает предложение Туниса.

59. Г-н ФУКС (Австрия) считает, что поправка Туниса улучшает текст: он поддерживает ее и снимает поправку Австрии (A/CONF.89/C.1/L.99). Кроме того, он хотел бы, чтобы Редакционный комитет учел то обстоятельство, что нынешняя редакция пункта 1 не предусматривает никакой санкции.

60. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ принимает к сведению факт снятия Австрией своей поправки.

61. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) считает превосходной поправку Туниса.

62. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что в поправке Туниса вызывает затруднения выражение «действующие правила». Во время обсуждения на ЮНСИТРАЛ уже пришли к тому заключению, что трудно использовать такого рода формулировку, потому что неизвестно, где эти правила являются действующими. Речь может идти о порте погрузки или о порте разгрузки или же о стране транзита. Фактически положения пункта 1 статьи 13 могут дополнять действующие правила, поэтому они сформулированы в общих словах. Что касается санкций, о которых говорил представитель Австрии, следует отметить, что они предусматриваются в пункте 2 той же статьи.

Заседание закрывается в 13 час. 30 мин

18-е заседание

Пятница, 17 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (ЕГИПЕТ).

A/CONF.89/C.1/SR.18

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.41, L.106, L.111, L.128, L.148)**

Статья 13 (продолжение)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету продолжить рассмотрение поправки Туниса к пункту 1 статьи 13 (A/CONF.89/C.1/L.41).

2. Г-н НИАНГ (Сенегал) говорит, что в связи с поправкой Туниса возникает ряд практических проблем, поскольку правила, регулирующие перевозку опасных грузов, неодинаковы в различных портах, а также отличаются в зависимости от характера операций по перевозкам, например перегрузки, остановки в пути и разгрузки. Чтобы избежать этих проблем, его делегация предпочла бы оставить формулировку пункта 1 статьи 13 без изменения.

3. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что его делегация поддерживает поправку Туниса, поскольку она считает, что настоящий текст пункта 1 статьи 13 является слишком неопределенным. В частности, обязательства, налагаемые на грузоотправителя, яснее отражаются в словах «в соответствии с действующими правилами и обычной практикой...», чем в выражении «подходящим образом», используемом в существующем тексте. Поскольку представитель Норвегии заявил, что в связи с поправкой Туниса может возникнуть вопрос в отношении того, правила какого места следует применять к предлагаемому тексту, возможно, следует добавить слова «в порту погрузки».

4. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что принятие предложения представителя Федеративной Республики Германии поставило бы перед грузоотправителем чрезвычайно трудную задачу изучения всех правил и положений, применяемых в различных портах. Его делегация предпочла бы существующий текст пункта 1 статьи 13 добавлению такого рода.

5. Некоторые делегации выразили озабоченность по поводу того, что в пункте 1 статьи 13 не предусматривается никакого наказания в случае, если грузоотправитель не маркирует и не обозначает удоб-

ным образом опасный груз как опасный, хотя в пункте 2 статьи 13 такое наказание предусматривается. Поэтому его делегация предлагает, чтобы пункт 2 состоял лишь из первого предложения существующего текста; чтобы пункт 3 начинался следующим образом: «Если грузоотправитель не выполняет какое-либо из требований пункта 1 или 2, а перевозчик или фактический перевозчик иным образом не знает о его опасном характере:», и за этой фразой должны следовать подпункты *a* и *b* имеющегося пункта 2; чтобы имеющиеся пункты 3 и 4 были перенумерованы как пункты 4 и 5 соответственно; и чтобы в новом пункте 5 ссылка на подпункт *b* пункта 2 была изменена на «подпункт *b* пункта 3».

6. Г-н ГРОНФОРС (Швеция) говорит, что, по его мнению, статья 13 достаточно ясна, если ее рассматривать в целом. Пункт 1 является, несомненно, лишь введением к остальной части статьи, в которой ясно изложены соответствующие требования и наказания.

7. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что, по мнению его делегации, поправка Туниса уточнила бы подразумеваемый, но недостаточно ясно выраженный в существующем тексте смысл статьи 13. Хотя из пункта 1 существующего текста следует, что грузоотправитель должен маркировать или обозначать удобным образом опасные грузы, в пункте 2 лишь говорится, что грузоотправитель должен «информировать» перевозчика об опасном характере груза, не уточняя, каким образом перевозчик должен быть информирован. Кроме того, во втором предложении существующего пункта 2 содержатся слова «если грузоотправитель не сделает этого», однако не ясно, чего не сделает грузоотправитель.

8. Его делегация разделяет сомнения представителя Бразилии в отношении существующего текста статьи 13 и поддержит предложенную им устную поправку.

9. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, поскольку поправка Туниса к пункту 1 статьи 13 (A/CONF. 89/C.1/L.41) не получила дальнейшей поддержки, он считает, что Комитет отклоняет это предложение.

10. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) говорит, что его делегация не видит причин, препятствующих объединению пунктов 1 и 2 статьи 13, с тем чтобы потребовать от грузоотправителя маркировать удобным образом опасный груз как опасный, заявлять о его опасном характере перевозчику и информировать перевозчика о любых необходимых предосторожностях, которые следует принять.

11. Его делегация поддержит устную поправку, предложенную Бразилией, которая будет способствовать упрощению дела.

12. Г-н АМОРОСО (Италия) выражает согласие с предыдущими ораторами в отношении того, что предложенная Бразилией устная поправка заслуживает рассмотрения. Статья 13 в ее существующей формулировке не является достаточно точной; например, не ясно, должен ли грузоотправитель нести ответственность за утрату в том случае, если он удобным образом обозначил опасный груз, но не проинформировал перевозчика или фактического перевозчика об опасном характере груза.

13. Устная поправка делегации Бразилии должна быть распространена в письменном виде, с тем чтобы Комитет смог изучить ее с целью уточнения и возможного объединения положений статьи 13. С другой стороны, если Комитет согласится с характером этой поправки, то Редакционному комитету, возможно, будет поручено рассмотреть вопрос о включении ее наилучшим образом в текст статьи 13.

14. Г-н ФУКС (Австрия) говорит, что устная поправка делегации Бразилии согласуется с предложением Австрии в отношении пункта 2 статьи 13. Оба предложения, вероятно, можно было бы рассмотреть в их взаимосвязи.

15. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что предмет статьи 13 является сложным, а существующий текст этой статьи представляет собой с трудом достигнутое равновесие, которое не следует произвольно нарушать.

16. Что касается наказания, то наказание, предусмотренное в пункте 2*b* в его нынешней формулировке, видимо, является достаточным.

17. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что его делегация относится к числу тех делегаций, которые разделяют озабоченность представителя Бразилии в отношении статьи 13, положения которой должны установить равновесие, приемлемое для всех сторон в договоре о перевозке. Важно обеспечить, чтобы положения этой статьи не давали преимуществ какой-либо отдельной стороне, и иметь в виду, что грузоотправитель, который не дает достаточных указаний или не заявляет об опасном характере груза, создает риски для всех заинтересованных сторон.

18. Комитет должен решить, предусматривать ли конкретное наказание за невыполнение положений пункта 1 статьи 13, а Редакционному комитету необходимо поручить соответственно рассмотреть этот текст.

19. Г-н СЕВОН (Финляндия) говорит, что поправку делегации Бразилии необходимо распространить в письменном виде до рассмотрения ее Комитетом.

20. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что, представляя свою поправку в устном виде, его делегация стремится лишь сэкономить время. Однако если Комитет пожелает отложить дальнейшее обсуждение этого вопроса до своего следующего заседания, то к этому времени будет представлен текст этого предложения.

21. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, если нет возражений, он будет считать, что Комитет решает отложить рассмотрение поправки Бразилии до сле-

дующего заседания, когда она будет распространена в письменном виде.

22. *Предложение принимается.*

23. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть поправку Маврикия к пункту 2 (A/CONF. 89/C.1/L.128).

24. Г-н БУЛЕЛЛ (Маврикий) говорит, что его замечания будут ограничиваться тремя аспектами поправки, внесенной его делегацией. Во-первых, его делегация не намерена настаивать на принятии определения термина «опасные грузы», учитывая трудности разработки такого определения. Во-вторых, ее предложение включить ссылку на международные нормы, касающиеся опасных грузов, было направлено, с одной стороны, на то, чтобы указать грузоотправителю, что он должен сделать, для того чтобы выполнить свое обязательство в отношении информирования перевозчика о характере груза, который он принимает, а с другой стороны, чтобы служить в качестве руководящего принципа для судов при решении вопроса о том, выполнил ли грузоотправитель свое обязательство. Ссылка чисто указательного характера содействовала бы также единообразию, которого необходимо добиваться в соответствии со статьей 3. В-третьих, слова «a savoir» в тексте документа A/CONF.89/C. 1/L.128 на французском языке необходимо заменить словом «notamment», которое более точно передает позицию его делегации.

25. Г-н МАКАНГУС (Канада) говорит, что важно конкретно указать на необходимость того, чтобы грузоотправитель маркировал опасные грузы как опасные в соответствии со статьей 7 Международной конвенции ИМКО об охране человеческой жизни на море.

26. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что его делегации будет трудно согласиться со ссылкой, предложенной Маврикием, на международные нормы, касающиеся опасных грузов, поскольку в таких нормах могут содержаться принципы обычного международного права, которые будут противоречить принципам, закрепленным в Конвенции; это может создать определенные трудности для судов, если только не будет точно определен смысл выражения «международные нормы».

27. Г-н НИАНГ (Сенегал) говорит, что лучше всего не ссылаться на международные нормы, поскольку грузоотправители зачастую очень мало в них разбираются.

28. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) говорит, что у него есть сомнения в отношении целесообразности включения определения выражения «международные нормы». Вместо этого можно было бы сделать ссылку на Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, разработанный ИМКО, который имеет международную известность и применение.

29. Г-н МАКАНГУС (Канада) поддерживает предложение представителя Ганы, которое будет таким же эффективным, как и сделанное им ранее предложение в отношении уточнения ссылки на Конвенцию об охране человеческой жизни на море.

30. Г-н ПТАК (Польша) говорит, что ИМКО составляет и ежегодно обновляет перечень свойств известных опасных грузов, однако задача фактического определения таких товаров будет почти невыполнимой для нынешней Конференции без помощи специалистов, знакомых с этими свойствами Поэтому он выступает против предложения Маврикия о разработке определения «опасные грузы».

31. Вторая часть предложения Маврикия согласуется с проектом положения, в соответствии с которым грузоотправитель обязан информировать перевозчика об опасном характере грузов; поступая таким образом, грузоотправитель, несомненно, будет ссылаться на Кодекс перевозки опасных грузов ИМКО или на действующие международные нормы, поскольку перевозчик должен знать, какие предосторожности необходимо принять для того, чтобы сохранить груз. Однако целью предложения Маврикия является обеспечение того, чтобы грузоотправитель уведомлял перевозчика в любом случае, и эта цель может быть достигнута лишь путем исключения слов «если необходимо» из пункта 2 статьи 13.

32. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание делегаций на то, что первая часть поправки Маврикия, касающаяся разработки определения «опасные грузы», снята.

33. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что он хотел бы отметить, что Международная конвенция об охране человеческой жизни на море лишь косвенно касается опасных грузов в связи с вопросами размещения наливных и насыпных грузов, предотвращения пожара и т. д. Включение ссылки на Международный кодекс морской перевозки опасных грузов было бы наиболее целесообразным, однако, поскольку этот кодекс ежегодно обновляется, его делегация опасается, что такое упоминание может вызвать трудности в отношении ратификации Конвенции.

34. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что его делегация выступает против предложения представителя Польши об исключении слов «если необходимо», поскольку грузоотправитель в этом случае будет обязан рекомендовать перевозчику принимать меры предосторожности даже тогда, когда такие меры не являются необходимыми.

35. Г-н БРЕДХОЛЬТ (Дания) говорит, что принятие поправки Маврикия или Ганы будет шагом назад: перечень опасных грузов не является исчерпывающим, а ссылки на другие конвенции неудачны, поскольку впоследствии внесенные к ним поправки могут создать проблемы для применения настоящей Конвенции.

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что он будет считать, что поправка Маврикия (A/CONF.89/C.1/L.

128) отклоняется и что поправка Ганы, следовательно, также отклоняется.

37. Он предлагает Комитету обратить свое внимание на поправки к пункту 2 статьи 13, предложенные Болгарией (A/CONF.89/C.1/L.106) и Югославией (A/CONF.89/C.1/L.111), которые обе предусматривают исключение слов «если необходимо».

38. Г-н КАСИЧ (Югославия) говорит, что единственной целью поправки его делегации является стремление избежать пагубных последствий и даже несчастных случаев, которые могут иметь место в процессе перевозки опасных грузов по морю, все еще являющейся рискованным мероприятием. Число опасных веществ, перевозимых в настоящее время по морю, огромно, и поскольку они перевозятся под самыми различными наименованиями и маркировкой, то лишь производители таких товаров или специалисты знают об их подлинных свойствах. Его делегация твердо придерживается мнения, что во всех случаях на грузоотправителе, который поддерживает тесные связи с производителями товаров, лежит ответственность за информирование перевозчика о предосторожностях, которые необходимо соблюдать. Предложение его делегации об исключении из пункта 2 слов «если необходимо» продиктовано следующими соображениями: во-первых, грузоотправитель более компетентен, чем любые другие стороны в договоре о перевозке, определять характер мер предосторожности, которые необходимо соблюдать при обращении с опасным грузом; во-вторых, исключение этих слов поможет избежать случаев, когда опасные грузы переправляются без необходимых инструкций по обращению с ними; в-третьих, последствия утраты или повреждения опасных грузов не ограничиваются самими этими грузами, а распространяются также на весь груз и команду судна; в-четвертых, поскольку основной целью является обеспечение максимальной безопасности для каждой партии груза, то необходимо избегать всякой возможности спора в отношении того, было «необходимо» или нет принимать определенные меры предосторожности.

39. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) присоединяется к замечаниям, сделанным представителем Югославии. Его делегация также считает, что грузоотправитель лучше всего осведомлен о характере груза, который подлежит перевозке, и он обязан информировать перевозчика о возможных рисках и необходимых мерах предосторожности, которые следует принять. Поэтому из пункта 2 необходимо исключить слова «если необходимо».

40. Г-н СЕВОН (Финляндия) говорит, что его делегация выступает против предложенной поправки, поскольку она без необходимости расширяет пределы ответственности грузоотправителя: исключение слов «если необходимо» заставит грузоотправителя информировать перевозчика о требуемых мерах предосторожности, хотя перевозчик может иметь опыт в этом деле и отдавать себе полный отчет о них.

41. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) спрашивает, будет ли судовладелец в противоположность грузоотправителю в некоторых случаях решать, следует ли предоставлять информацию о мерах предосторожности.

42. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что его делегация поддерживает исключение слов «если необходимо», поскольку в случае аварии может возникнуть спор в отношении того, следовало или не следовало грузоотправителю информировать перевозчика о мерах предосторожности, которые необходимо принять. Грузоотправитель мог бы иметь печатную памятку о характере грузов и требуемых мерах предосторожности.

43. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что его делегация также выступает против исключения этих слов, поскольку их включение заставит перевозчика проявлять бóльшую заботу о грузах.

44. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что он против исключения слов «если необходимо» в связи с тем, что, хотя грузоотправителю могут быть известны меры предосторожности при перевозке опасных грузов, в целом он может не знать, как обращаться с определенными видами грузов, перевозимыми вместе с другими грузами. В таких случаях более вероятно, что именно перевозчик будет знать о том, какие меры предосторожности следует принять. Однако, если необходимы особые меры предосторожности, грузоотправитель должен соответственно информировать перевозчика, и этот случай будет учтен путем сохранения слов «если необходимо».

45. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что его делегация не поддерживает предложение об исключении слов «если необходимо», поскольку их исключение возложит большее бремя на грузоотправителя, который не всегда может знать о том, какие меры предосторожности необходимы. Перевозчик почти всегда лучше осведомлен, однако включение этих слов обеспечит то, что грузоотправитель будет все еще нести ответственность, если он не сообщит перевозчику о необходимых мерах предосторожности.

46. Г-н ВАИТИТУ (Кения) согласен с тем, что перевозчик часто лучше осведомлен, чем грузоотправитель, в отношении необходимых мер предосторожности. Как только грузоотправитель уведомил перевозчика об опасном характере груза, который он должен перевезти, решение о том, какие меры предосторожности следует принять, остается за перевозчиком. Если слова «если необходимо» будут исключены, грузоотправитель будет обязан предоставлять информацию перевозчику даже в том случае, если перевозчик лучше осведомлен о том, что́ следует делать. Поэтому его делегация выступает против поправки Югославии и Болгарии.

47. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что было бы нежелательно исключить слова «если необходимо», поскольку грузоотправитель обязан информировать

перевозчика об опасном характере груза, который он перевозит, и во многих случаях сам характер груза обусловливает принятие необходимых мер предосторожности. Если же, с другой стороны, грузоотправитель не предоставляет перевозчику информацию о необходимых мерах предосторожности, перевозчик может передать грузы фактическому перевозчику, который может и не знать о требуемых мерах предосторожности; в этом случае грузоотправитель может нести ответственность в случае утраты или повреждения.

48. Г-н ФУКС (Австрия) говорит, что его делегация, которая прежде всего заботится о развитии международной торговли, согласна с делегацией Югославии в отношении того, что вопрос, связанный с пунктом 2, имеет серьезные последствия, и никому не следует предоставлять возможность уклоняться от своих обязанностей.

49. Что касается вопроса, затронутого представителем Ганы, то его делегация считает, что именно *грузоотправитель должен решать, какую предоставлять* информацию, поскольку он представляет производителя или продавца и знает, какие меры предосторожности необходимо принять для того, чтобы избежать опасности. Если слова «если необходимо» будут оставлены в тексте, то они приведут к возникновению споров в случае утраты или повреждения, и в интересах самого грузоотправителя исключить их.

50. Г-н ФАХИМ (Египет) поддерживает проект текста ЮНСИТРАЛ. Если при приемке опасного груза перевозчик осведомлен о его характере, ему нет необходимости спрашивать грузоотправителя, какие меры предосторожности необходимы. Если характер груза ему неизвестен, тогда он должен запросить дополнительную информацию.

51. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что предложение об исключении из пункта 2 слов «если необходимо» не имеет поддержки большинства. Затем он предлагает Комитету рассмотреть следующие три поправки, представленные Соединенным Королевством (A/CONF.89/C.1/L.147).

52. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство), внося поправки Соединенного Королевства, говорит, что первая и третья поправки к пунктам 2 и 3 соответственно должны рассматриваться совместно. В проекте текста пункта 2 рассматривается ситуация, возникающая в начале перевозки, а в пункте 3 — ситуация, возникающая в процессе перевозки. Это, по мнению его делегации, является ненужным дублированием, которое может привести к путанице. Поэтому его делегация предлагает исключить во втором предложении пункта 2 слова «а такой перевозчик или фактический перевозчик иным образом не осведомлен об опасном характере груза» и рассмотреть этот вопрос в пункте 3 путем изменения его формулировки, как предлагает делегация оратора, для того чтобы учесть все случаи, при которых перевозчик будет иметь право действовать в соответствии с пунктами 2*a* и *b*.

53. Кроме того, слово «зная» в пункте 3 может привести к возникновению спора, учитывая многие его аспекты. Это может быть лучше всего проиллюстрировано на примере перевозчика, который осведомлен об опасном характере взятого под свою ответственность груза, однако неразумно требовать этой осведомленности от его агента по оформлению груза в далеком порту, опыт которого в области перевозки этих грузов, возможно, весьма отличается от опыта его принципала. Поэтому его делегация предлагает использовать выражение «фактически знало», а не выражение «зная». Это ограничит рамки оговорок об исключении, содержащиеся в пунктах 2*a* и *b*, теми лицами, которые, приняв груз под свою ответственность, фактически знают об их опасном характере.

54. И наконец, в отношении второй поправки к пункту 2*a* его делегация считает, что слово «перевозки» не совсем уместно в контексте Конвенции, касающейся договоров о перевозке. Поэтому она предлагает новую формулировку этого подпункта, с тем чтобы включить идею утраты, происшедшей во время перевозки, когда ответственность за такие грузы лежит на перевозчике или фактическом перевозчике. Однако это мнение является чисто редакционным вопросом, который, возможно, следует направить Редакционному комитету.

55. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что вторая поправка Соединенного Королевства, видимо, предполагает, что грузоотправитель должен нести ответственность за любую утрату, которая происходит в то время, когда ответственность за груз лежит на перевозчике, даже если нет никакой причинной связи между такой утратой и опасным характером груза.

56. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация согласна с этим замечанием, и считает, что этот вопрос следует направить Редакционному комитету.

57. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что он поддерживает первую поправку Соединенного Королевства, однако хотел бы отметить, что вторая поправка не является просто редакционной, а затрагивает вопрос существа, поскольку ее следствием будет возложение ответственности на грузоотправителя за утрату, непосредственно не связанную с опасным характером груза. Например, если вследствие оплошности со стороны члена команды сбежало опасное животное, в результате чего имеет место утрата и повреждение собственности других сторон, тогда, в соответствии с положением этой поправки, ответственность должен нести грузоотправитель.

58. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что он поддерживает все три поправки Соединенного Королевства. Однако для того, чтобы точно передать смысл второй поправки, он предлагает заменить слово «причиненный» словами «который вызван опасным характером груза».

59. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что он мог бы согласиться с предложением Греции только в том случае, если перед словом «вызван» будет вставлено слово «непосредственно».

60. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия), выражая согласие с предыдущим оратором, говорит, что вторая поправка Соединенного Королевства расширяет ответственность грузоотправителя, которая выходит за пределы, установленные в пункте 2*a* проекта. Если не удастся найти более подходящей формулировки, его делегация предпочла бы оставить существующий текст.

61. Г-н СЕВОН (Финляндия) говорит, что его делегация могла бы поддержать поправку Соединенного Королевства к пункту 2*a* при условии, что она будет изменена с учетом замечания представителя Соединенных Штатов.

62. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что его делегация никак не может согласиться с первой поправкой Соединенного Королевства к пункту 2. Следствием исключения рассматриваемой фразы будет фактически автоматическое наложение санкции на грузоотправителя, ибо один тот факт, что он не выполнил обязательство информировать перевозчика об опасном характере груза, даст право перевозчику без дальнейших хлопот выгрузить, уничтожить или обезвредить данный груз. Однако можно вполне привести примеры, когда, хотя грузоотправитель и сообщил перевозчику информацию в случае первой партии опасного груза, он не сделал этого в отношении партий груза аналогичного вида, поскольку он считал, что перевозчику уже известно о его характере. Если поправка будет принята, то в таких случаях перевозчик сможет прибегать к мерам, предусмотренным в пункте 2*b*.

63. Его делегация не занимает определенной позиции в отношении поправки Соединенного Королевства к пункту 2*a*, которая в основном носит редакционный характер, и могла бы согласиться как с этой поправкой, так и с текстом проекта.

64. И наконец, она поддерживает третью поправку Соединенного Королевства, поскольку существующая формулировка пункта 3 является слишком ограниченной.

65. Г-н КУАРТЕЙ (Гана), поддерживая первую поправку Соединенного Королевства, говорит, что он не согласен с представителем Франции. Второе предложение пункта 2 в том виде, в каком оно содержится в проекте, даст возможность грузоотправителю, который не заявил о том, что переданный им перевозчику груз является опасным, избежать ответственности. Первое предложение пункта 2 налагает на грузоотправителя абсолютную обязанность заявлять перевозчику об опасном характере груза. Даже если в тот момент он не знал, что груз является опасным, а такой груз впоследствии становится опасным при перевозке, он по-прежнему должен нести ответственность за любую происшедшую утрату.

66. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что в отношении вопросов существа, затрагиваемых соответствующими поправками Соединенного Королевства, его делегация предпочла бы сохранить существующий текст. В основе пункта 2 лежит принцип, в соответствии с которым, если грузоотправитель не предоставил перевозчику необходимую информацию, он будет нести ответственность только в том случае, если перевозчик не знал об опасном характере груза. Таким образом, должна существовать причинная связь между непредоставлением информации и ответственностью. Однако следствием предложенного исключения будет предположение о том, что ответственность может возникнуть в случае отсутствия такой связи, хотя, как допускается, эта проблема в некоторой степени учтена в поправке Соединенного Королевства к пункту 3. Однако его делегация не хотела бы, чтобы слово «зная», которое было предметом тщательного рассмотрения, было заменено словами «фактически знало».

67. Его делегации трудно также согласиться со второй поправкой к пункту 2*a*, которая в отличие от существующего текста не уточняет причину повреждения.

68. Оратор принимает во внимание тот факт, что некоторые из вопросов, затронутых в поправках, носят чисто редакционный характер, однако он хотел бы настоятельно рекомендовать Комитету занять четкую позицию в отношении текста ЮНСИТРАЛ в тех случаях, когда дело касается вопросов существа.

69. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) в дополнение к вопросу, затронутому г-ном КХУ (Сингапур), разъясняет, что он не предлагал какого-либо конкретного изменения к поправке Соединенного Королевства к пункту 2*a*, а лишь обратил внимание на тот факт, что эта поправка не учитывает связи между утратой и опасным характером груза. Он согласен с необходимостью договориться по затронутым вопросам существа при условии внесения любых редакционных изменений, которые могут потребоваться.

70. Г-н МАСУД (Пакистан), выступая против первой и третьей поправок Соединенного Королевства, говорит, что ссылка на осведомленность в момент принятия товаров под свою ответственность сузила бы сферу применения пункта 3 по сравнению с пунктом 2, который не ограничен ссылкой на какой-либо временный фактор. Пункт 2, в отличие от пункта 3, применяется тогда, когда перевозчик знает об опасном характере груза в момент его фактической утраты или повреждения. По его мнению, было бы несправедливо, если бы перевозчик мог привлечь грузоотправителя к абсолютной ответственности и ввиду того, что он знал об опасном характере груза, когда произошла утрата или повреждение, а не тогда, когда он принял груз.

71. Поправка к пункту 2*a* является также неприемлемой для его делегации, поскольку она расширяет

период ответственности, предусмотренный в соответствии с Конвенцией. В этой связи оратор напоминает Комитету, что ряд делегаций выступают за период ответственности, ограниченный временем доставки груза от порта к порту и не распространяющийся на период, длящийся с момента принятия груза и до момента его доставки.

72. Г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика) говорит, что в целом его делегация в основном поддерживает текст проекта. Однако она готова согласиться с поправкой Соединенного Королевства к пункту 2*a* с дальнейшими изменениями, внесенными представителями Греции и Сьерра Леоне.

73. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что он мог бы поддержать поправку Соединенного Королевства к пункту 2*a* при условии, что она будет изменена таким образом, чтобы учесть причинную связь между опасным грузом и утратой. В противном случае он предпочел бы сохранить существующий текст.

74. Г-н ДОНОВАН (Соединенные Штаты Америки) отмечает, что в пункте 2*a* применяется выражение «несет ответственность... за все убытки», в то время как везде в Конвенции применяется выражение «несет ответственность за убытки». Он предлагает просить Редакционный комитет рассмотреть возможность исключения слова «все» из пункта 2*a*, с тем чтобы привести эту часть текста в соответствие с остальным текстом Конвенции.

75. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Редакционному комитету будет предложено рассмотреть редакционные вопросы, затронутые в поправках Соединенного Королевства. Что касается вопросов существа, то он считает, что существует согласованное мнение в пользу сохранения существующего текста.

Заседание закрывается в 18 час.

19-е заседание

Понедельник, 20 марта 1978 года, 10 час. 45 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.19

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.80, L.106, L.111, L.147, L.157, L.158, L.162 и L.166)

Статья 13 (продолжение)

Пункт 2

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Австрии внести свою поправку (A/CONF.89/C.1/L.157).

2. Г-н ФУКС (Австрия) поясняет, что если грузоотправитель информирует перевозчика в соответствии с положениями проекта конвенции об опасном характере груза, подлежащего перевозке, лишь в момент передачи ему груза, то принимать необходимые меры предосторожности в порту или на судне слишком поздно. Поэтому с целью обеспечения того, чтобы грузоотправитель нес ответственность за информирование перевозчика об опасном характере груза в момент заключения договора перевозки, делегация Австрии предлагает опустить в пункте 2 проекта конвенции выражение «когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику» и принять формулировку пункта 2, содержащуюся в документе A/CONF.89/C.1/L.157.

3. Г-н ПАЛЛУА (Югославия) поддерживает поправку Австрии.

4. Г-н ФОГЕЛЬ (Германская Демократическая Республика) мог бы согласиться с поправкой Австрии в том случае, если подпункт *a* был бы сформулирован следующим образом: «*a*) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой ущерб, вызванный опасным характером вышеупомянутого груза, и».

5. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) поддерживает поправку Австрии, поскольку она устраняет содержащееся в проекте конвенции ограничительное условие.

6. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) отмечает, что в тексте проекта конвенции упоминаются перевозчик и фактический перевозчик. Смысл такого упоминания заключается в том, что информация об опасном характере груза должна представляться тому лицу, которому грузоотправитель передает груз, поскольку она нужна именно этому лицу. Считается, что грузоотправитель выполнил свое обязательство, если он представил необходимую информацию тому лицу, которому он передает опасный груз.

В противном случае ему придется информировать как перевозчика, так и фактического перевозчика, что на практике может вызвать определенные трудности. Главное состоит в том, что фактический перевозчик получает необходимую информацию. В связи с тем, что в поправке Австрии не указывается достаточно четко, что информация должна представляться лицу, получающему опасный груз, делегация Норвегии не может поддержать ее.

7. Г-н БАЙЕРС (Австралия) присоединяется к замечаниям представителя Норвегии и заявляет, что он не может принять поправку Австрии.

8. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит поправку Австрии на голосование.

9. *Поправка Австрии отклоняется 32 голосами против 4 при 17 воздержавшихся.*

10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Бразилии представить свою поправку, содержащуюся в документе A/CONF.89/C.1/L.166.

11. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) заявляет, что поправка делегации Бразилии направлена на то, чтобы четко предусмотреть меры, применяемые к грузоотправителю в случае невыполнения им своего обязательства обеспечить маркировку или соответствующее обозначение опасного груза. Такая мера является оправданной с учетом того значения, которое имеет как источник информации маркировка или соответствующее указание на опасном грузе.

12. Г-н КХУ (Сингапур) поддерживает поправку, представленную делегацией Бразилии.

13. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что точка зрения делегации Бразилии понятна, но вызывает трудности, связанные не столько с принципом, на котором она основана, сколько с ее осуществлением. Фактически в случае принятия текста, предложенного Бразилией, простой факт отсутствия маркировки грузоотправителя на опасном грузе будет возлагать на него ответственность и предоставлять перевозчику право уничтожить груз, даже если грузоотправитель представил перевозчику необходимую информацию. Такая мера является слишком строгой, и положения пункта 3*b* поправки Бразилии должны применяться лишь в том случае, если грузоотправитель представил перевозчику недостаточную информацию.

14. В отношении принципа применения мер наказания за отсутствие соответствующей маркировки на опасном грузе г-н Сельвиг отмечает, что в законодательстве большинства стран предусмотрены меры наказания грузоотправителей, проявивших небрежность, и что нет необходимости проводить международную унификацию этих мер. Она вызовет трудности, и лучше, чтобы эти меры регулировались уголовным кодексом каждого государства. Таким образом, делегация Норвегии не может поддержать поправку Бразилии.

15. Г-н БУЛЕЛЛ (Маврикий) считает, что поправка Бразилии могла бы внести четкость в обязательства, возлагаемые на грузоотправителя, и меры наказания, применяемые в случае невыполнения этих обязательств. Поэтому он поддерживает ее.

16. Г-н ПОПОВ (Болгария) поддерживает поправку Бразилии, но высказывает оговорку, которая касается подпункта *b* и которую он пояснит при рассмотрении пункта 4 статьи 13 проекта конвенции.

17. Г-н АМОРОСО (Италия) говорит, что в принципе он поддержал предложение Бразилии в тот момент, когда оно было представлено в устном виде, но что в настоящее время ему трудно согласиться с ней в целом. Фактически эта поправка повысит ответственность грузоотправителя в том случае, если он представил перевозчику необходимую информацию, но не обеспечил соответствующую маркировку опасного груза. Проблема заключается в том, что в отношении положений пункта 1 статьи 13 не было предусмотрено никаких мер наказания. В связи с этим возникает вопрос о необходимости сохранения пункта 1. Его можно было бы изъять, поскольку статья 13 хорошо сформулирована даже без пункта 1. Кроме того, в национальных системах законодательства и в других конвенциях предусмотрены правила, касающиеся маркировки.

18. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что представитель Италии вносит устное предложение; он желал бы знать, приемлемо ли это предложение.

19. Г-н РАМИРЕС ИДАЛЬГО (Эквадор) поддерживает поправку Бразилии, поскольку она уточняет статью 13, что соответствует интересам как грузоотправителя, так и перевозчика.

20. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) считает, что некоторые опасные грузы, перевозимые навалом, не поддаются маркировке. Важно, чтобы грузоотправитель информировал соответствующим образом перевозчика об опасном характере перевозимого груза. Предусмотренные меры наказания должны применяться лишь при отсутствии такой информации. Делегация Канады также высказывает оговорки по поправке Бразилии.

21. Г-н РЕЙСХОФЕР (Австрия) отмечает, что в документе Австрии A/CONF.89/7, как только что указал представитель Италии, предлагается исключить пункт 1 статьи 13. Делегация Австрии поддерживает предложение Италии. Но если будет принято решение сохранить пункт 1, делегация Австрии поддержит поправку Бразилии.

22. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает, что в начале Конференции было принято решение, что все внесенные ранее правительствами предложения должны быть вновь представлены на рассмотрение участников Конференции.

23. Г-н ПТАК (Польша) считает поправку Бразилии полезной, поскольку она уточняет ответственность

грузоотправителя и перевозчика. Маркировка или соответствующее обозначение опасного груза совершенно необходимы для предотвращения несчастных случаев не только во время перевозки, но и во время разгрузки. Поэтому делегация Польши считает, что следовало бы сохранить пункт 1 статьи 13 в том виде, в каком он фигурирует в проекте конвенции, и принять поправку Бразилии в целом.

24. Г-н КАСТРО (Мексика) поддерживает поправку Бразилии.

25. Г-н МУЧУИ (Кения) говорит, что поправка Бразилии вызывает некоторые трудности, поскольку в существующем тексте статьи 13 уже предусматривается, что грузоотправитель должен обозначать опасный груз как опасный, информировать об этом перевозчика и, если необходимо, указывать меры предосторожности, которые следует принять. Поэтому, очевидно, несправедливо допускать, чтобы даже после информирования перевозчика о характере груза и о мерах, которые следует принять, существовала опасность выгрузки, уничтожения или обезвреживания груза грузоотправителя лишь на том основании, что он не промаркирован и не обозначен как опасный. Что же касается предложения делегации Италии, то делегация Кении также не сможет принять его, поскольку, даже если предложение Бразилии заходит слишком далеко, пункт 1 необходимо сохранить.

26. Г-н БАЙЕРС (Австралия) не может поддержать поправку Бразилии, поскольку в таком толковании существующего текста пункта 1 грузоотправитель обязуется соответствующим образом маркировать или обозначать опасный груз как опасный, в то время как в пункте 2, являющемся более четким и предусматривающем меры наказания, это обязательство еще более подчеркивается. Проблему вызывает именно первая фраза нового пункта 3, предложенного делегацией Бразилии, поскольку это положение позволит перевозчику, должным образом информированному об опасном характере груза и мерах предосторожности, которые следует принять, уничтожать груз исключительно на том основании, что грузоотправитель не обеспечил его маркировки по недосмотру или по той причине, что был не в состоянии это сделать. Такие последствия представляются чрезмерными, и поэтому делегация Австралии высказывается за сохранение существующего текста.

27. Г-н НОВОА ИГУСКИСАР (Куба) поддерживает поправку Бразилии, поскольку, несмотря на строгость положений, применяемых в портах, недостаточно информировать перевозчика об опасном характере того или иного груза; грузоотправитель должен нести ответственность за маркировку груза или указание о том, что он является опасным, с тем чтобы обратить внимание работников складов на это обстоятельство и предупредить катастрофу.

28. Г-н НДАВУЛА (Уганда) разделяет точку зрения, выраженную делегациями Кении и Австралии, которые возражают против поправки Бразилии. Фактически было бы странно применять к грузоотправителю меры наказания, если он проинформировал перевозчика о характере груза и мерах предосторожности, которые следует принять. Более того, в существующем тексте статьи 13 уже предусматриваются достаточные меры наказания в случае невыполнения грузоотправителем своего обязательства.

29. Г-н ВУРЕХ (Либерия) поддерживает поправку Бразилии по тем соображениям, что необходимо информировать всех заинтересованных лиц об опасном характере груза с тем, чтобы были приняты соответствующие надлежащие меры для того, чтобы предотвратить ущерб, который опасные грузы могут нанести не только другим перевозимым на судне грузам, но и команде и самому судну.

30. Г-н ДЕФРАНШИС (наблюдатель от Межправительственной морской консультативной организации) обращает внимание участников на Международную конвенцию об охране человеческой жизни на море, к которой присоединились 97 государств. Фактически глава 7 этого документа, содержащая положения о перевозке опасных грузов, предусматривает правила, регулирующие погрузку, маркировку и обозначение груза, документацию, подлежащую представлению, и требования в отношении распределения опасного груза, которые в настоящее время являются частью внутреннего права государств-участников.

31. Г-н ГОНДРА (Испания) считает, что если необходимо предусмотреть меры наказания за невыполнение обязательств, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 13, то в наименьшей степени следует учитывать серьезные последствия, которые может иметь для грузоотправителя слишком строгое положение в этом отношении. Главное заключается в том, чтобы перевозчик был должным образом проинформирован об опасном характере груза, в то время как маркировка груза является, по мнению делегации Испании, лишь одним из способов выполнения этого обязательства, поскольку, например, в случае перевозки груза навалом грузоотправитель не может прибегнуть к такой процедуре. Но, возможно, поправка Бразилии будет приемлемой, если свести пункты 1 и 2 в один пункт следующего содержания: «Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, он должен соответствующим образом информировать, в зависимости от обстоятельств, перевозчика или фактического перевозчика об опасном характере груза, маркируя или обозначая любым другим удобным образом опасный груз как опасный и, по мере необходимости, указывая им, какие следует принять меры предосторожности».

32. Г-н АЛЬ-АЛАВИ (Оман) говорит, что поправка Бразилии ставит перед его делегацией некоторые проблемы; фактически можно ли разрешить перевозчику выгружать, уничтожать или обезвреживать груз, перевозимый навалом, на том основании, что он не имеет никакой маркировки или обозначения, указывающих на то, что он является опасным?

Меры наказания должны применяться к грузоотправителю лишь в том случае, если он совершенно не выполнил своего обязательства в отношении информирования.

33. Г-н АТТАР (Ирак) поддерживает поправку Бразилии, поскольку следует повысить ответственность, возлагаемую на грузоотправителя в пункте 1, так как в противном случае она не будет действенной. В статье 13 можно было бы предусмотреть меры наказания, связанные не только с интересами грузополучателя, но также и с интересами всех других сторон перевозки груза. Таким образом, непредоставление информации лицам, занимающимся перевозкой груза, об опасном характере этого груза или непринятие экипажем необходимых мер предосторожности в результате отсутствия такой информации будут иметь серьезные последствия.

34. Г-н ПАЛЬМЕР (Соединенное Королевство) считает, что в целом первоначальный текст является удовлетворительным; однако он ставит под сомнение желательность принятия поправки Бразилии, поскольку меры наказания к грузоотправителю применяются лишь в том случае, «если перевозчик или фактический перевозчик иным образом не знают об опасном характере груза». Таким образом, представитель Соединенного Королевства не убежден в том, что поправка Бразилии является более широкой, чем существующая формулировка пунктов 1 и 2 статьи 13.

35. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) отмечает, что современный мир полон опасностей, в связи с чем на лиц, имеющих отношение к перевозке опасного груза, в данном случае на грузоотправителя, необходимо возложить обязательство принимать все необходимые меры с целью избежания катастрофы. Совершенно необходимо, чтобы соответствующие лица, работники складов и прочие служащие, имеющие дело, например, со взрывчатыми веществами, знали, что они имеют дело с опасным грузом, и об этом недостаточно информировать, например, по телефону перевозчика, который может по небрежности не предупредить об этом других заинтересованных лиц. Предложение Бразилии направлено главным образом на то, чтобы предусмотреть в пункте 1 существующего текста подлинное обязательство, невыполнение которого повлечет за собой применение мер наказания.

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета провести голосование по поправке Бразилии (A/CONF.89/C.1/L.166).

37. *Поправка отклоняется 35 голосами против 24 при 7 воздержавшихся.*

38. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ объявляет, что при отсутствии возражений он будет считать, что Комитет утверждает пункты 1 и 2 статьи 13, и передает их на рассмотрение Редакционного комитета.

39. *Предложение принимается.*

Пункт 3

40. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что его делегация снимает свою поправку к пункту 3 (A/CONF.89/C.1/L.111), поскольку она связана с поправкой, предложенной ею к пункту 2, а эта поправка была отклонена.

41. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) напоминает, что английская поправка (A/CONF. 89/C.1/L.147) уже явилась предметом продолжительного обсуждения на предшествовавшем заседании в связи с рассмотрением английской поправки к пункту 2*a*, изложенной в том же документе. По существу речь идет о добавлении понятия «фактического» знания в пункт 3.

42. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) подробно рассматривает формулировку пункта 3 статьи 13 в проекте конвенции и в английском предложении. Прежде всего он спрашивает, нет ли необходимости, во-первых, уточнить, кем является «лицо», упомянутое в пункте 3, указав, идет ли речь о перевозчике или о фактическом перевозчике, его служащих или агентах.

43. Во-вторых, представитель Канады отмечает, что в английской поправке не сохранены слова «во время перевозки», которые фигурируют в проекте ЮНСИТРАЛ и которые, по его мнению, ограничивают сферу действия пункта 3. Действительно, в статье 4 говорится, что «ответственность перевозчика за груз в соответствии с настоящей Конвенцией охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки». Однако целью статьи 13, видимо, не является ограничение ответственности перевозчика лишь периодом перевозки.

44. В-третьих, представитель Канады отмечает, что пункт 3 в двух рассматриваемых текстах не предусматривает ситуаций, в которых груз передается фактическому перевозчику при отсутствии фактического знания о его опасном характере. Со своей стороны, перевозчик может сослаться на положения пункта 2; однако можно поинтересоваться, что произойдет, если фактический перевозчик не был предупрежден перевозчиком об опасном характере груза. Необходимо также предусмотреть случаи, в которых осуществляется перегрузка и перевозка проводится рядом последовательных перевозчиков. Таким образом, в формулировке пункта 3 имеется пробел, который Редакционный комитет должен попытаться восполнить.

45. Г-н Монтгомери уточняет, что эти замечания относятся к Редакционному комитету, и просит, чтобы любое решение в их отношении было отложено до тех пор, пока другие делегации не смогут рассмотреть его и высказать свое мнение.

46. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) не видит необходимости добавлять слово «фактически» к пункту 3 статьи 13 и предпочитает проект текста в его настоящем виде.

47. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что английская поправка к пункту 3 статьи 13 (A/CONF.89/C.1/L.147) не получила поддержки, считает, что она отклонена Комитетом.

48. *Предложение принимается.*

49. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает также, что делегация Канады обратилась к Комитету с просьбой отложить принятие решения в отношении пункта 3.

50. *Предложение принимается.*

Пункт 4

51. Г-н ПОПОВ (Болгария) представляет поправку своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.106), которая сводится к изъятию слов «как того могут потребовать обстоятельства» в пункте 4 статьи 13. Пункт 2 дает перевозчику и фактическому перевозчику право выгружать, уничтожать или обезвреживать груз, если он обнаруживает, что груз носит опасный характер, и он не был предупрежден об этом. Однако обстоятельства, которыми руководствуется перевозчик при такой выгрузке опасного груза, разнятся, и здесь отсутствует какой-либо хорошо установившийся критерий. Однако можно потребовать от перевозчика доказательств того, что обстоятельства обусловили необходимость принятых им мер; в случае же отсутствия таких доказательств он будет нести ответственность за неблагоприятные последствия, к которым могли привести его действия, и грузополучатель сможет возбудить против него судебное дело. Делегация Болгарии считает, что это требование является слишком строгим и что последствия осуществления положений, приведенных в пункте 4, могут быть в юридическом плане чрезмерно тяжелыми для перевозчика, учитывая, кроме того, что последний должен часто принимать очень быстрое решение под давлением соответствующих обстоятельств. Фактически у перевозчика отсутствует возможность принять хорошо обдуманное решение, и, именно учитывая такую ситуацию, делегация Болгарии предлагает изъять слова «как того могут потребовать обстоятельства».

52. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), которого поддерживает г-н НДАВУЛА (Уганда), высказывается в пользу текста пункта 4 в его настоящем виде, поскольку у перевозчика, обнаружившего опасный характер груза, существует ряд вариантов возможных действий, предусмотренных в пункте 2, и поскольку слова «как того могут потребовать обстоятельства» обеспечивают защиту против произвольного решения со стороны перевозчика. Таким образом, их необходимо сохранить.

53. Г-н ДУЭ (Франция) также высказывается за сохранение обсуждаемой формулировки, которая делает текст более гибким и более точным.

54. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) высказывается за настоящий текст, который гарантирует, что перевозчик примет разумное решение.

55. Г-н СЕВОН (Финляндия) также высказывается за первоначальный текст, который обязывает перевозчика учитывать при принятии своего решения интересы грузоотправителя.

56. Г-н ПІТАК (Польша) поддерживает поправку Болгарии, которая предоставляет большую свободу действий перевозчику или капитану судна, вынужденным действовать в чрезвычайных ситуациях. Если грузоотправитель не маркировал груз и не информировал перевозчика о его опасном характере, он должен отвечать за последствия своей небрежности или забывчивости.

57. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) считает, что первоначальный текст пункта 4 налагает слишком тяжелую ответственность на перевозчика, в то время как последний должен часто принимать решение в трудных обстоятельствах, не имея возможности воспользоваться мнением эксперта.

58. Г-н М'БАХ (Объединенная Республика Камерун) считает, что слова «как того могут потребовать обстоятельства» обеспечивают в пункте 4 необходимую сбалансированность в той мере, в какой они возлагают на перевозчика ответственность за решение, которое ему надлежит принять, обязывая его определять такое решение. Таким образом, он возражает против исключения этих слов.

59. Г-н НЗАПУ (Заир) также возражает против поправки Болгарии по причинам, изложенным представителями Сьерра Леоне, Уганды и Франции.

60. Г-н МУЧУИ (Кения) считает, что требовать от перевозчика принятия разумного решения — это не значит требовать от него слишком многого. Поэтому слова «как того могут потребовать обстоятельства» не налагают на перевозчика каких-либо дополнительных обязанностей. С другой стороны, эти слова уже приведены в пункте 2*b*. Таким образом, представитель Кении высказывается за их сохранение.

61. Г-н ХАШАНА (Тунис) также высказывается против изъятия слов «как того могут потребовать обстоятельства».

62. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) высказывается за сохранение слов «как того могут потребовать обстоятельства», поскольку эти слова позволяют оценивать решение перевозчика в соответствии с объективным критерием.

63. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, если нет возражений, он будет считать, что поправка Болгарии к пункту 4 статьи 13 (A/CONF.89/C.1/L.106) отклоняется.

64. *Предложение принимается.*

65. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что предложение его делегации (A/CONF.89/C.1/L.80) преследует единственную цель уточнить текст пункта 4, заменив слова «если в случае, когда положения подпункта *b* пункта 2 настоящей статьи неприменимы

или на них нельзя ссылаться» словами «в тех случаях, когда этот груз был отгружен с ведома и согласия перевозчика». Он предлагает добавить после слова «перевозчика» слова «и фактического перевозчика». Если члены Комитета согласны с тем, что речь идет лишь о поправке чисто редакционного характера, то это предложение можно было бы сразу направить в Редакционный комитет. В противном случае делегация Франции снимет это предложение.

66. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) считает, что предложение Франции ограничивает сферу действия пункта 4, поскольку слова «в тех случаях, когда этот груз был отгружен с ведома и согласия перевозчика и фактического перевозчика» не соответствуют точно положению подпункта *b* пункта 2.

67. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) считает, как и представитель Норвегии, что предложение Франции представляет собой предложение по существу, которое ограничивает сферу применения пункта 4.

68. Г-н ДУЭ (Франция) снимает свою поправку.

69. *Пункт 4 статьи 13 передается в Редакционный комитет.*

Статья 14

Пункт 1

70. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) снимает свою поправку (A/CONF. 89/C.1/L.162) в пользу предложения Канады (A/CONF. 89/C. 1/L.158), которое является идентичным.

71. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) говорит, что его поправка к пункту 1 статьи 14 преследует цель уточнения того, что перевозчик должен передать грузоотправителю подписанный коносамент.

72. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) поддерживает поправку Канады.

73. Г-н АМОРОСО (Италия) спрашивает, действительно ли эта поправка является необходимой, поскольку в пункте 1*j* статьи 15 говорится, что коносамент должен содержать, среди прочего, «подпись перевозчика или лица, действующего от его имени».

74. Г-н ДУЭ (Франция) отмечает, что коносамент без подписи не будет представлять собой договор перевозки, поскольку договор действителен лишь в том случае, если он подписан. Более того, поправка Канады представляется ему необоснованной еще и потому, что, как отметил представитель Италии, в пункте 1*j* статьи 15 уточняется, что коносамент должен содержать подпись перевозчика. Таким образом, г-н Дуэ высказывается в пользу сохранения настоящего текста.

75. Г-н КОВА АРРИА (Венесуэла) высказывается, со своей стороны, в пользу предложения Канады.

76. Г-н КАСТРО (Мексика) считает, как и представитель Франции, что следует сохранить настоящий текст.

77. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) поддерживает поправку Канады, поскольку на практике могут быть переданы неподписанные коносаменты.

78. Г-н ПТАК (Польша) отмечает, что если поправка Канады будет принята, то необходимо будет ее дополнить, уточнив, кем должен быть подписан коносамент, поскольку слово «подписанный» само по себе ничего не означает. Следовательно, необходимо будет уточнить, что коносамент должен быть «подписан перевозчиком или лицом, действующим от его имени», в соответствии с пунктом 1*j* статьи 15. Однако, поскольку в этом подпункте уже оговорено, что коносамент должен содержать подпись перевозчика или лица, действующего от его имени, нет необходимости вновь отражать этот момент в пункте 1 статьи 14, следовательно, поправка Канады не является оправданной.

Заседание закрывается в 13 час. 30 мин.

20-е заседание

Понедельник, 20 марта 1978 года, 15 час. 05 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF. 89/C.1/SR.20

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF. 89/5, A/CONF. 89/6, A/CONF. 89/7 и Add.1, A/CONF. 89/8, A/CONF. 89/C.1/L. 10, L.24, L.42, L.66, L.100, L.139, L.158, L.162, L.163)

Статья 14 (окончание)

Пункт 1 (окончание)

1. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что его делегация не возражает против поправки Канады

(A/CONF.89/C.1/L.158) и Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.162), однако не видит какой бы то ни было необходимости включать в пункт 1 статьи 14 указание на подписание коносамента, поскольку этот момент уже урегулирован в пункте 1*j* статьи 15.

2. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что его делегация также считает ненужным включать слово «подписанный» в пункт 1 статьи 14. Однако предлагаемые поправки затрагивают тем не менее пункт 2 статьи 14, в отношении первого предложения которого его делегация предложила небольшую поправку, а именно: заменить слово «уполномоченным» словами «от имени».

3. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что его делегация поддерживает предложения Канады и Соединенного Королевства, касающиеся пункта 1 статьи 14. В пункте 1 статьи 15 перечислен ряд данных, которые необходимо включать в коносамент, однако не указывается, что отсутствие каких-либо из этих данных повлияет на юридическую действительность коносамента; отсюда следует, что неподписанный коносамент может быть действительным, то есть открывается лазейка, устранить которую позволит поправка, предлагаемая к пункту 1 статьи 14.

4. В силу этого пункт 1*j* статьи 15 следует исключить как ненужный, что позволит привести в соответствие между собой статьи 14 и 15.

5. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) говорит, что его делегация не видит никакой необходимости добавлять в текст пункта 1 статьи 14 слово «подписанный», поскольку из пунктов 2 и 3 этой статьи со всей определенностью следует, что подпись является необходимым условием действительности коносамента. То обстоятельство, что неподписанный договор является недействительным, не может служить основанием для изменения указания на документ, подтверждающий договор о перевозке, путем упоминания того, что этот документ должен быть подписан; вопрос о том, действительны ли оформляющие договор документы, должен решаться судами в каждом отдельном случае.

6. Что касается пункта 3 статьи 14, то его делегация считает, что даже неподписанный коносамент будет действительным, если это не оспаривается перевозчиком; во всяком случае, ничто не мешает использованию такого коносамента в качестве действительного документа в договорных отношениях с грузоотправителем или третьими сторонами.

7. Делегация Болгарии предпочитает имеющуюся формулировку пункта 1 статьи 14.

8. Г-н НЕГДЖИ (Объединенная Республика Танзания) говорит, что его делегация согласна с представителем Франции и другими ораторами в том, что вопрос о подписании коносамента достаточно полно урегулирован в пункте 1*j* статьи 15. Поэтому, хотя его делегация и не считает, что поправки, предлагаемые Канадой и Соединенным Королевством, могут как-то ухудшить текст, она не видит смысла поддерживать их.

9. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) говорит, что если существующую формулировку пункта 1 статьи 14 рассматривать с учетом пунктов 2 и 3 этой статьи, а также с учетом статьи 15, то становится ясно, что пунктом 1 статьи 14 предусматривается только, что перевозчик по требованию грузоотправителя должен выдать грузоотправителю коносамент и что включать в этот пункт слово «подписанный» не нужно. Вопрос о подписании коносамента в достаточной мере урегулирован в пункте 3 статьи 14, в пункте 1*j* статьи 15, а также в определении, содержащемся в пункте 6 статьи 1. Поэтому его делегация предпочла бы сохранить формулировку пункта 1 статьи 14 в ее нынешнем виде.

10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по поправкам Канады и Соединенного Королевства к пункту 1 статьи 14 (A/CONF.89/C.1/L.158 и L. 162).

11. *Поправки к пункту 1 статьи 14 отклоняются 21 голосом против 10 при 20 воздержавшихся.*

12. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что после только что проведенного голосования была снята поправка Канады к пункту 2 статьи 14, содержащаяся в документе A/CONF.89/C.1/L.158.

Пункт 2

13. Г-н ДОНОВАН (Соединенные Штаты Америки), представляя поправку своей делегации к пункту 2 статьи 14 (A/CONF.89/C.1/L.66), говорит, что данный пункт имеет целью предусмотреть возможность подписания коносамента лицом, не являющимся самим перевозчиком. Однако в связи с нынешней формулировкой второго предложения данного пункта могут возникнуть определенные трудности, поскольку капитан судна зачастую делегирует полномочия по подписанию судовых документов.

14. Его делегация после дальнейшего рассмотрения предлагаемой ею поправки пришла к выводу, что в словах «как фактического перевозчика» нет необходимости; поэтому эти слова необходимо исключить из заключительной части формулировки, содержащейся в документе A/CONF.89/C.1/L.66.

15. Г-н ХАШАНА (Тунис) говорит, что поправка Туниса к пункту 2 статьи 14 (A/CONF.89/C. 1/L.42) во многом сходна с формулировкой поправки Соединенных Штатов, однако эти два предложения направлены на решение различных проблем. Согласно второму предложению пункта 2 коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика. Если же судовладелец осуществляет перевозку груза от имени какого-то другого лица, он, как правило, является стороной, фактически состоящей в договоре с грузоотправителем. Однако, если капитан судна или уполномоченное им лицо подписали коносамент, важно обеспечить,

чтобы судовладелец при этом продолжал нести ответственность как фактический перевозчик за утрату или повреждение груза, и именно это учитывается в предлагаемой его делегацией поправке к пункту 2.

16. Делегация Соединенных Штатов только что в устной форме исключила слова «как фактического перевозчика» из своей поправки; однако делегация Туниса намерена сохранить эти слова в формулировке своего предложения, о рассмотрении которого в первую очередь она поэтому и просит Комитет.

17. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) говорит, что проблема, рассматриваемая в поправках Туниса и Соединенных Штатов, аналогична проблеме, которая затрагивается в предложении ее делегации (A/CONF.89/C.1/L.92), касающемся пункта 1*c* статьи 15. Обычно коносамент подписывается агентом перевозчика или капитаном судна, и если в таких случаях имя подписавшего дано неверно, с ошибками или совсем не дано, может возникнуть неопределенность в отношении того, кому следует предъявлять иск за ущерб в случае утраты или повреждения груза, поскольку согласно статье 10 иск в этом случае следует предъявлять определенному в договоре перевозчику. В основе предложения, содержащегося в документе A/CONF.89/C.1/L.92, лежит положение действующего в ее стране закона о морских перевозках, на который часто ссылаются при возникновении международных споров в случае возникновения трудностей при определении личности перевозчика. Поскольку из предыдущего обсуждения ясно следует, что Комитет хотел бы избежать привнесения в новую конвенцию проблем, связанных с агентским правом, Комитету следует незамедлительно приступить к рассмотрению предложения ее делегации. Необходимо исключить из поправок Туниса и Соединенных Штатов указание на лиц, уполномоченных подписывать коносамент.

18. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что пункт 2 статьи 14 предназначен исключительно для регулирования вопроса о содержании коносаментов, а не об их подписании. В этой связи его делегация намеревалась привести доводы в поддержку поправки Канады, содержащейся в документе A/CONF.89/C.1/L.158, и по этой причине не внесла своего предложения; к сожалению, поправка Канады была снята.

19. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что поправки Туниса и Соединенных Штатов преследуют две важные цели. Во-первых, они направлены на уточнение формулировки пункта 2 статьи 14, с тем чтобы в положительной форме закрепить подразумеваемые полномочия. Во-вторых, в них предусматривается, что коносамент, подписанный капитаном судна или уполномоченным им лицом, считается подписанным не только от имени перевозчика, но также и от имени судовладельца как фактического перевозчика.

20. Поэтому его делегация могла бы поддержать предложения, содержащиеся в документах A/CONF.89/C.1/L.42 и L.66.

21. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что если до этого в проекте конвенции регулировались только отношения между грузоотправителем и перевозчиком, то поправками Туниса и Соединенных Штатов затрагивается еще одна сторона, а именно — судовладелец, который будет нести ответственность, даже если он не является ни перевозчиком, ни фактическим перевозчиком, как, например, в случае договора фрахтования судна без экипажа, в соответствии с которым капитан и команда являются служащими фрахтователя судна без экипажа. Такая ситуация лежит вне сферы действия настоящей Конвенции. В случаях, когда судовладелец является перевозчиком или фактическим перевозчиком, вопросы о его ответственности регулируются другими положениями Конвенции. Поэтому в поправках Туниса и Соединенных Штатов нет необходимости, и делегация Греции не может поддержать ни одну из них.

22. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) выражает согласие с тем, как представитель Пакистана проанализировал поправки Туниса и Соединенных Штатов. Первая часть этих поправок затрагивает вопросы редакционного характера, однако вторая часть, несомненно, касается вопросов существа, поскольку в силу этой части капитан наделяется полномочиями подписывать коносамент от имени судовладельца как фактического перевозчика, а также от имени самого перевозчика. Это приведет к созданию трудностей в случае сквозных или последовательных перевозок, поскольку занимающемуся небольшими местными перевозками перевозчику, возможно, придется выдать сквозной коносамент от имени крупного морского перевозчика, в ведение которого груз будет передан впоследствии. Принятие поправок Туниса и Соединенных Штатов привело бы к тому, что занимающийся местными перевозками перевозчик будет нести ответственность также и за морскую перевозку, хотя сомнительно, что данные предложения преследуют данную цель. Он высказывает предположение, что целью этих поправок было урегулирование случая, когда рейс осуществляется на одном зафрахтованном судне, владелец которого впоследствии становится фактическим перевозчиком и несет ответственность в соответствии с коносаментом, однако формулировка предложений является значительно более широкой, чем это необходимо для урегулирования данного конкретного случая, так что в связи с ней возникнут особые сложности в случае сквозной перевозки. Этот момент является определяющим для пункта 2 статьи 10, поскольку в соответствии с этим пунктом занимающийся местными перевозками перевозчик будет нести ответственность лишь за ту часть перевозки, которую он осуществил. Поэтому обе поправки совершенно неприемлемы.

23. По его мнению, поправка Германской Демократической Республики к пункту 1*c* статьи 15

A/CONF.89/C.1/L.92) противоречит духу пункта 2 статьи 14, целью которого является установление в соответствии с коносаментом ответственности перевозчика, а не судовладельцев; с другой стороны, предложение Германской Демократической Республики открывает возможность для перевозчика избежать ответственности за любую ошибку в коносаменте. А это противоречит определению терминов «перевозчик» и «фактический перевозчик» в проекте конвенции, а также системе, предусматриваемой статьей 10. По его мнению, поправки Туниса и Соединенных Штатов значительно отличаются от поправки Германской Демократической Республики.

24. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что поправки Туниса и Соединенных Штатов аналогичны, поскольку ими вводится выражение «по его поручению». В этой связи он хотел бы напомнить Комитету о доводах, которые приводились при рассмотрении им определения термина «перевозчик», содержащегося в статье 1 проекта конвенции. При этом было решено не вводить концепцию агентского права, которая в различных правовых системах имеет различное содержание. Однако он готов согласиться с простым положением, что всякое лицо, подписавшее коносамент от имени другого лица, может считаться подписавшим его по поручению этого другого лица при отсутствии доказательств о противном. Упоминание судовладельца вносит ненужную путаницу, поскольку пункт 2 должен регулировать исключительно подписание коносамента перевозчиком или лицом, уполномоченным подписать коносамент от его имени. Поэтому его делегация не может поддержать ни предложение Соединенных Штатов, ни предложение Туниса.

25. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) говорит, что, выслушав представителей Греции и Норвегии, он пришел к выводу, что поправки Соединенных Штатов и Туниса выходят за рамки Конвенции, которой регулируются исключительно договорные отношения между перевозчиком и грузоотправителем, а также между перевозчиком и грузополучателем. Чему должен быть посвящен пункт 2, так это вопросу о фактическом перевозчике, а не вопросу, является ли коносамент, подписанный капитаном или каким-либо лицом, действовавшим от его имени, обязательным для судовладельца. Делегация Соединенных Штатов, видимо, хотела урегулировать вопрос о вещном иске, однако этот вопрос относится к сфере Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающейся морского залогового права и закладных, или же национального права, но не к настоящей Конвенции. Поэтому его делегация выступает за сохранение данного текста в его нынешней формулировке.

26. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что, поскольку обе поправки имеют общую основу, он выскажет замечания по обеим их частям одновременно. Во-первых, то обстоятельство, что, в соответствии с поправкой Соединенных Штатов, коносамент может быть подписан капитаном судна или от его имени и по его поручению или же, в соответствии с поправкой Туниса, капитаном судна или по его поручению, означает, что капитан вправе делегировать полномочия по подписанию, и поскольку он представляет перевозчика, то лицо, подписывающее коносамент от его имени, фактически делает это от имени перевозчика. Однако в этих положениях нет необходимости, поскольку в первом предложении пункта 2 оговаривается, что коносамент может быть подписан лицом, уполномоченным перевозчиком, а во втором предложении это правило разъясняется на примере подписания коносамента капитаном. Лицо, подписывающее коносамент от имени капитана, как правило, является агентом, однако, поскольку агента обычно назначает сам перевозчик, капитану нет необходимости назначать для этого кого-либо. Если капитану необходимо уполномочить агента подписать коносамент от его имени, не имея на это никаких письменных распоряжений перевозчика, такой агент все равно будет действовать от имени перевозчика.

27. Что касается предлагаемого включения в текст ссылки на судовладельца, то он в этой связи хотел бы ограничиться, ввиду того что по данному вопросу было высказано много замечаний, указанием на то, что отношения между судовладельцем и грузоотправителем ни в коем случае не следует смешивать с отношениями между судовладельцем и перевозчиком. Вряд ли можно предположить, что в договоре перевозки, заключенном с перевозчиком, следует презюмировать, что судовладелец не имеет никакого отношения к использованию своего судна. Включение упоминания о судовладельце затруднит установление ясности в договорных отношениях, и поэтому его делегация решительно выступает за сохранение текста, содержащегося в проекте конвенции.

28. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) в связи с предложением о включении в текст указания на судовладельца как на фактического перевозчика, содержащимся в поправках Соединенных Штатов и Туниса, указывает, что термин «фактический перевозчик» уже определен в статье 1; нет необходимости добавлять концепцию судовладельца, поскольку в ряде случаев он не будет осуществлять перевозку сам. Как ему представляется, смысл этих поправок заключается в том, что судовладелец будет являться новым договорным перевозчиком. Однако это противоречит системе, предусмотренной в проекте конвенции, ибо в этом случае имелись бы два договорных перевозчика: с одной стороны, лицо, которое фактически заключает договор перевозки с грузоотправителем, а с другой стороны, судовладелец, который также становится договорным перевозчиком в силу того, что капитан судна подписал коносамент от его имени. Поэтому обе поправки совершенно неприемлемы.

29. Г-н АМОРОСО (Италия) говорит, что в силу причин, перечисленных делегациями Греции, Норвегии и Нидерландов, он также выступает против

обеих поправок. По мнению его делегации, было бы опасно включать в текст упоминание о судовладельце, поскольку Конвенция регулирует только отношения между грузоотправителем и перевозчиком.

30. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что цель, на которую направлены поправки Туниса и Соединенных Штатов, по-видимому, можно достичь путем включения в текст термина «фактический перевозчик» и исключения из него всех упоминаний о судовладельце. Проект конвенции в его нынешней форме несовершенен, ибо согласно ему коносамент, подписанный капитаном судна, будет считаться подписанным от имени одного только перевозчика без какого-либо указания на фактического перевозчика.

31. Г-н ДОНОВАН (Соединенные Штаты Америки) говорит, что поправки, представленные на рассмотрение Комитета, делятся на две части. Предложив включить дополнительно в первую часть второго предложения пункта 2 выражение «или от его имени и с его разрешения», делегация Соединенных Штатов Америки имела в виду отразить то обстоятельство, что большинство коносаментов подписывается не самим капитаном судна, а от его имени. Поскольку представлялось, что особые трудности возникнут в связи с принятием второй части поправки, которой вводится концепция судовладельца как фактического перевозчика, его делегация первоначально полагала, что удастся внести ясность в эти вопросы путем проведения раздельного голосования по каждой из этих двух частей обоих предложений, однако в настоящее время она готова снять свою собственную поправку и поддержать практически идентичное предложение Туниса.

32. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что его делегации неясна цель рассматриваемых поправок, поскольку общепризнанно, что коносамент может быть подписан лицом, назначенным перевозчиком. Включение упоминания о судовладельце лишь усложняет дело, ибо роль фактического перевозчика уже определена в Конвенции. Более того, предложение, предусматривающее, что другое лицо, помимо капитана, будет иметь право подписывать коносамент от его имени, неприемлемо, поскольку такое лицо необязательно будет экспедитором, а может оказаться лицом, не знакомым с характером груза.

33. *Поправка Туниса к пункту 2 (A/CONF.89/C.1/L.42) отклоняется 43 голосами против 3 при 15 воздержавшихся.*

34. Г-н РЕЙСХОФЕР (Австрия) говорит, что содержащееся в поправке Австрии к пункту 2 статьи 14 (A/CONF.89/C.1/L.100) выражение «и портовым агентом» следует изменить так, чтобы оно гласило «или портовым агентом». Его делегации непонятно, почему в нынешнем тексте пункта 2 только капитан судна упоминается в качестве лица, уполномоченного подписывать коносамент от имени перевозчика, и ничего не говорится в этой связи о портовом агенте. Несмотря на это, его делегация готова снять свою поправку, если только в заключительном докладе будет содержаться упоминание о ее позиции.

35. Г-н СЕВОН (Финляндия), г-н ДИКСИТ (Индия) и г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) указывают, что позиция делегации Австрии будет отражена в кратком отчете о данном заседании.

36. *Пункт 2 принимается.*

Пункт 3

37. Г-н МАРСИАНОС (Греция), представляя поправку, предложенную его делегацией в документе A/CONF.89/C.1/L.10, говорит, что выражение «если это допустимо по законам страны, в которой выдается коносамент» является излишним, поскольку методы подписания, которые противоречили бы таким законам, не будут использоваться. Однако, отмечает оратор, он не будет настаивать на исключении этого выражения.

38. Г-н КАСТРО (Мексика) выражает свое согласие с тем, что нет особой необходимости включать в текст данное выражение, однако отмечает, что не будет возражать против его сохранения.

39. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, поскольку никто не выступил в поддержку предложенной поправки, он будет считать, что она отклонена.

Статья 15

Пункт 1

40. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) говорит, что представленная в документе A/CONF.89/C.1/L.163 поправка его делегации направлена на изменение и сокращение перечня сведений, приводимого в пункте 1 статьи 15 проекта конвенции, с тем чтобы сохранить в нем только такие сведения, которые обычно требуются коносаментами или могут быть без труда включены в них. Исключенные им данные делятся на две группы: данные, которые требуются в соответствии с другими положениями Конвенции и которые, следовательно, нет необходимости упоминать в статье 15, и данные, которые обычно не требуются в коносаментах для получения кредита. Оратор указывает, что конкретно он хотел бы обратить внимание Комитета только на предложенный новый пункт 1*e*, который, по мнению его делегации, является необходимым дополнением подпункта 1*d*.

41. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что его делегация не поддерживает поправку Соединенного Королевства и, в частности, намерение исключить выражение «общий характер груза» из пункта 1*a* первоначального текста, а также изъять полностью пункты 1*e*, *f*, *g*, *j*, *k* и *l*.

42. Что касается пункта 1*a*, то, хотя выражение «общий характер груза» и не фигурирует в Гаагских

правилах, его, тем не менее, следует включить в настоящую Конвенцию, чтобы сделать ее более совершенной по сравнению с правилами. Недостаточно просто указать основную маркировку, идентифицирующую груз, ибо она не содержит никакой информации в отношении характера груза.

43. Что касается пункта 1*e*, то следует отметить, что указание грузополучателя совершенно необходимо, ибо, если он не поименован в коносаменте, ничто не препятствует тому, что перевозчик может доставить груз не грузополучателю или индоссату, а какому-либо другому лицу, и при этом он не будет нести ответственности.

44. Что же касается пунктов 1*f* и *g*, то пункт 6 статьи 1 предполагает принятие груза перевозчиком в конкретном порту погрузки и его последующую доставку в конкретный порт разгрузки. В силу этого оба порта должны быть указаны в коносаменте.

45. Положение пункта 1*j*, содержащее требование о включении в коносамент подписи перевозчика или лица, действующего от его имени, является весьма важным, поскольку такая подпись является существенным элементом договора перевозки, и без нее нельзя, возражая против иска, ссылаться на non est factum.

46. Оратор указывает, что ему непонятно, почему делегация Соединенного Королевства выступает против включения в текст подпункта 1*l*; ведь данный подпункт связан с пунктом 3 статьи 23, в которой содержится условие о превалирующем значении настоящей Конвенции. Кроме того, аналогичное положение включено в принятый в 1924 году Акт Соединенного Королевства о морской перевозке грузов. Формулировку, приводимую в пункте 3 статьи 23, необходимо включать в коносаменты, дабы гарантировать, что никто не может заключать договоры, которые не регулировались бы данной Конвенцией.

47. Г-н САНЬЯОЛУ (Нигерия) говорит, что в силу причин, перечисленных представителем Сьерра Леоне, его делегация также выступает против поправки Соединенного Королевства. В качестве примера, свидетельствующего о неприемлемости данной поправки, может служить хотя бы то, что им не предусматривается включение в коносамент подписи перевозчика или его представителя, несмотря на то, что согласно пункту 3 статьи 14 такая подпись является важным элементом коносамента.

48. Г-н КАСТРО (Мексика) выражает свое согласие с позицией предыдущих ораторов в том, что касается пункта 1 статьи 15. Сведения, которые должны составлять содержание коносамента, были определены после проведения большой работы в ЮНСИТРАЛ и ЮНКТАД, и найденное решение представляет собой удовлетворительный компромисс. В поправке делегации Соединенного Королевства затрагиваются вопросы существа, а согласно правилам процедуры для принятия такого предложения необходимо большинство в две трети.

49. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что его делегация могла бы согласиться с первой строкой предложенного Соединенным Королевством текста, формулировка которой лучше, чем формулировка в имеющемся тексте, однако остальная часть предложенного текста неприемлема для его делегации.

50. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что его несколько удивило отсутствие поддержки в отношении поправки его делегации, поскольку международная торговля беспрепятственно осуществлялась на протяжении 100 лет, несмотря на то, что широкий круг требований, устанавливаемых в проекте конвенции в отношении коносамента, не был закреплен. Данная поправка была направлена на то, чтобы свести такие требования к минимуму и тем самым уменьшить вероятность возникновения споров правового характера в случае отсутствия одного или более элементов. Однако, учитывая сложившиеся обстоятельства, ему не остается ничего другого, как снять поправку.

51. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету перейти к рассмотрению другой поправки, предложенной Японией, в отношении пункта 1*a* статьи 15 (A/CONF.89/C.1/L.24). Он обращает внимание на пояснительную записку, которой сопровождается это предложение (A/CONF.89/C.1/L.139).

52. Г-н ТАНИКАВА (Япония), представляя поправку, говорит, что она касается выражения «число мест или предметов и вес груза или его количество, обозначенное иным образом», и что она была сформулирована с учетом положения, существующего в современной практике линейных перевозок, в соответствии с которой в коносаменте необходимо указывать не только число мест или предметов, но также и вес, а зачастую даже и габариты груза, в частности в случае перевозок смешанного сборного груза. Такая практика сложилась, по-видимому, потому, что сумма фрахта исчисляется либо исходя из веса, либо из веса/габаритов груза, или же потому, что грузоотправитель или грузополучатель требуют включения таких данных в коносамент для целей договора продажи. При этом в коносамент всегда включаются данные, даваемые грузоотправителем. При получении груза перевозчик проверяет только число мест или предметов, но не вес и габариты груза.

53. Конвенцией предусматривается такая же практика, однако перевозчик, согласно пункту 3 статьи 16, может нести ответственность за неточность данных, приведенных в коносаменте и касающихся веса и габаритов груза, по крайней мере в отношении добросовестного индоссата. Чтобы оградить себя, он, естественно, будет настаивать на том, чтобы вес и габариты всех мест и предметов были тщательно проверены компетентным национальным органом до получения или погрузки груза на борт судна, а также на том, чтобы такой орган составил сертификат об этих данных до того, как будет выдан коносамент. Однако во многих портах такого органа может и не быть. Кроме того, процедура такого рода может помешать спокойно-

му осуществлению операций по погрузке и принятию груза, а ее применение приведет к возложению неоправданного финансового бремени на грузоотправителя и перевозчика, а в конечном счете — на потребителя.

54. Дополнительные трудности создаются в том случае, если перевозчик хочет сделать в соответствии с пунктом 1 статьи 16 оговорку в коносаменте. В том случае, если во время рейса одного судна осуществляется перевозка нескольких партий товаров, в отношении которых выдается несколько коносаментов, перевозчику придется делать любую такую оговорку на всех трех оригиналах каждого комплекта коносаментов. Связанная с этим работа административного характера затруднит выдачу коносаментов и приведет к увеличению стоимости перевозки. По мнению его делегации, неразумно и нецелесообразно требовать, чтобы оговорка включалась в коносамент в любом и каждом случае. Поэтому она предлагает изменить формулировку пункта 1*a*, предусмотрев в ней требование, чтобы перевозчик указывал в коносаменте либо число мест или предметов, либо вес или количество, выраженное иным образом, в зависимости от характера груза.

55. Г-н МАРСИАНОС (Греция) и г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) выражают поддержку поправке Японии.

56. Г-н НОВОА ИГУСКИСАР (Куба), возражая против этой поправки, указывает, что, по мнению его делегации, принятие ее может привести только к созданию путаницы. Коносамент, в котором не содержится указания веса груза, является неполным; кроме того, при таком указании перевозчик не будет нести ответственности за вес груза.

57. Г-н КУАРТЕЙ (Гана), также выступая против данной поправки, указывает, что он не видит тех трудностей, о которых говорил представитель Японии. В его понимании имеющегося текста указание веса груза не является абсолютно обязательным, поскольку фактически здесь предусматриваются две альтернативы. В силу этого груз в зависимости от его характера может быть охарактеризован либо путем указания числа мест или предметов, либо путем указания его веса или количества, выраженного иным образом.

58. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что в отличие от предыдущего оратора он понимает имеющийся текст как означающий, что не только число мест, но также и вес груза необходимо указывать во всех случаях, даже если груз может быть должным образом охарактеризован только путем указания его веса. Он считает, что существующая формулировка является слишком ограничительной, поэтому он поддерживает данную поправку.

59. Г-н ДИКСИТ (Индия), присоединяясь к замечаниям представителя Ганы, говорит, что он также не может поддержать данное предложение.

60. Г-н МАКАНГУС (Канада) говорит, что ему было довольно трудно понять основание поправки. Если в коносаменте не будет указан вес, у грузоотправителя или грузополучателя будет очень мало доказательств, на которые они могли бы полагаться. Более того, подходя к вопросу чисто практически, следует отметить, что вряд ли возможна ситуация, когда груз погружен на судно и при этом никто не знает, каков его вес. Рассмотрение тарифов, применяемых при линейных перевозках, со всей определенностью свидетельствует о том, что от грузоотправителя требуется указать не только вес груза, но также и его габариты и что перевозчик соглашается принять любые из этих данных, лишь бы при этом обеспечивался наибольший доход. Поэтому вес и габариты являются важными факторами, и упоминание о них следует включить в статью 15.

61. Г-н МАРТОНЬИ (Венгрия) говорит, что поправка Японии, по-видимому, затрагивает доказательственную силу коносамента. Однако этот момент уже урегулирован полностью пунктом 3 статьи 16. Поэтому он поддерживает содержащуюся в проекте формулировку.

62. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что, хотя на первый взгляд данное предложение является привлекательным, его делегация, тем не менее, считает совершенно необходимым сохранить существующий текст, учитывая при этом метод исчисления пределов ответственности. В случае принятия двойного критерия в отношении такого исчисления, необходимо будет определять не только число мест, но также и вес груза. Если же в качестве единого критерия будет принят вес груза, то тогда необходимо будет определять его вес. В то же время было бы также целесообразно знать число мест: так, например, важно знать, включает ли партия груза весом в пять тонн одно или десять мест. Поэтому его делегация считает необходимым сохранить нынешнюю формулировку текста, которая была весьма тщательно рассмотрена, особенно в том, что касается выражения «и вес груза».

63. Г-н НДАВУЛА (Уганда) присоединяется к замечаниям тех ораторов, которые выразили несогласие с данной поправкой.

64. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что в данном случае, по-видимому, имеется некоторое непонимание. Поправка Японии вовсе не направлена на то, чтобы исключить всякое упоминание веса груза, а лишь на то, чтобы не делать для перевозчика обязательным указание как числа мест, так и веса груза в любом и каждом коносаменте. Такой, по существу, является нынешняя практика, однако Гаагскими правилами не предусматривается обязанность следовать ей. Если Конференция пожелает закрепить в Конвенции обязательство делать это, то он возражать против этого не будет; однако он хотел бы указать, что в связи с таким решением могут возникнуть довольно серьезные проблемы, поскольку в этом случае перевозчик, чтобы защитить себя, будет вынужден проверять по очереди вес всех мест.

65. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что ему непонятно, почему некоторые делегации придают столь большое значение пункту 1, требования которого не являются обязательными, поскольку перечисленные в этом пункте данные коносамента могут быть, согласно пункту 3, исключены при определенных обстоятельствах. Поэтому, прежде чем занять окончательную позицию в отношении данного предложения, он хотел бы получить некоторое разъяснение в отношении связи между пунктами 1 и 3.

66. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что, если в коносаменте не указан либо вес, либо число мест, это не скажется на характере коносамента как такового, однако перевозчик в этом случае может считаться ответственным за убытки.

67. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что нет никакого несоответствия между пунктами 1 и 3, однако весьма важно, чтобы определенные сведения были включены в коносамент — например, сведения о внешнем состоянии груза или наименование грузополучателя, — дабы обеспечить положение, при котором перевозчик не сможет избежать ответственности.

68. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что, по мнению его делегации, заключительное положение пункта 1*a*, гласящее «все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем», означает, что перевозчик не обязан включать в коносамент какие-либо сведения, не представленные грузоотправителем. Если такое понимание является правильным, то пункт 1*a*, по-видимому, не является таким обременительным, как это предполагается. Однако, с тем чтобы уточнить цель данного положения, его делегация предлагает изменить его формулировку, чтобы оно гласило: «в той мере, в какой такие сведения были даны грузоотправителем».

69. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) говорит, что его делегация могла бы согласиться с существующим текстом пункта 1*a*, если в него будет внесена поправка, предложенная делегацией Соединенных Штатов.

70. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что понимает заключительное положение пункта 1*a* точно так же, как и представитель Соединенных Штатов Америки.

71. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что предложение Соединенных Штатов затрагивает вопросы редакционного характера, и поэтому оно будет передано в Редакционный комитет.

72. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что, по мнению его делегации, в коносамент необходимо включать указание не только числа мест и веса груза, но также и его габаритов, которые иногда используются для определения суммы фрахта. В силу этого его делегация выступает против данной поправки.

73. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отметив, что больше нет никаких замечаний, ставит на голосование поправку Японии об изменении пункта 1*a* статьи 15 (A/CONF.89/C.1/L.24).

74. *Поправка отклоняется 44 голосами против 9 при 11 воздержавшихся.*

Заседание закрывается в 18 час.

21-е заседание

Вторник, 21 марта 1978 года, 10 час. 20 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.21

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5; A/CONF.89/7 и Add.1; A/CONF.89/8; A/CONF.89/C.1/L.24, L.43, L.92, L.101, L.104, L.144, L.155/Corr. 1, L.156, L.164, L.165, L.168, L.169, L.174)**

Статья 15 (продолжение)

Пункт 1 (продолжение)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета продолжить рассмотрение пункта 1 статьи 15. Он указывает, что рассматриваться будут только те подпункты этого пункта, в отношении которых были представлены поправки. Пункты, в отношении которых не было каких-либо предложений, будут направляться непосредственно в Редакционный комитет.

Подпункт a

2. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Туниса представить поправку его делегации (A/CONF.89/C.1/L.43) к подпункту *a* пункта 1 статьи 15.

3. Г-н ХАШАНА (Тунис) говорит, что поправка его делегации к подпункту *a* пункта 1 (A/CONF.89/C.

1/L.43) представлена с той целью, чтобы включить в коносамент слова «любые сведения об опасном характере груза».

4. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) безоговорочно поддерживает поправку Туниса. Он напоминает, что его делегация предложила аналогичную поправку (A/CONF.89/C.1/L.155/Corr.1), в которой предлагалось добавить новый подпункт *n* к пункту 1 и которую она готова снять в случае принятия поправки Туниса. Однако ему представляется предпочтительным добавить слова, предложенные Тунисом, после слов «общий характер груза».

5. Г-н АМОРОСО (Италия) поддерживает поправку Туниса, которая дает преимущества третьим сторонам, позволяя им получить информацию об опасном характере определенных грузов.

6. Г-н ХЕННИ (Алжир) поддерживает поправку Туниса.

7. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) считает, что, по его мнению, грузоотправитель должен информировать перевозчика об опасном характере грузов в соответствии со статьей 13. Однако, по его мнению, требование относительно того, чтобы грузоотправитель включал в коносамент слова «любые сведения об опасном характере груза», может оказаться опасным для перевозчика, так как, учитывая развивающуюся в настоящее время тенденцию к единообразию и сокращению формуляров коносамента, эти данные будут чрезвычайно сжатыми. Поэтому швейцарская делегация не может поддержать поправку Туниса.

8. Г-н НЕЛЬСОН (Гана) поддерживает поправку Туниса.

9. Г-н НДАВУЛА (Уганда) также поддерживает поправку Туниса, однако желает знать, в чем состоят требуемые указания.

10. Г-н НОВОА ИГУСКИСАР (Куба) отмечает, что пункт 2 статьи 13 уже устанавливает в отношении грузоотправителя обязательство информировать перевозчика об опасном характере груза. Поэтому нет необходимости в том, чтобы требовать от грузоотправителя указывать это в коносаменте. Представитель Кубы не возражает против поправки Туниса, если ее целью является лишь упоминание в коносаменте об опасном характере груза путем указания, например, что речь идет о взрывчатых или воспламеняющихся веществах. Однако требовать от перевозчика указания «любых сведений об опасном характере груза» — значит возлагать на него слишком сложную задачу.

11. Г-н РЕЙСХОФЕР (Австрия), присоединяясь к мнению представителя Швейцарии, считает, что поправка Туниса является бесполезной и даже опасной.

12. Г-н ТАНИКАВА (Япония) также поддерживает мнение Швейцарии относительно поправки Туниса.

13. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) также не может поддержать поправку Туниса по причинам, указанным Швейцарией. Повторение в статье 15 обязательства, уже сформулированного в статье 13, по его мнению, вносит ненужную путаницу.

14. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) понимает озабоченность определенных делегаций, которые считают необходимым указание в коносаменте всех необходимых сведений. Однако поправка Туниса ему кажется бесполезной, так как в подпункте *a* уже говорится о том, что в коносаменте должны быть указаны «общий характер грузов» и «основные марки, необходимые для идентификации груза». Если перевозчик уже располагает этими сведениями, он не нуждается в «любых сведениях об опасном характере груза». Поэтому представитель Бельгии не желает поддерживать поправку Туниса.

15. Г-н ДУЭ (Франция) отмечает, что пункты 1 и 2 статьи 13 уже устанавливают в отношении грузоотправителя обязательство информировать перевозчика об опасном характере груза и указывать ему, если в этом есть необходимость, на меры предосторожности. Однако он не считает бесполезным с точки зрения интересов третьих сторон — держателей коносамента, которые не располагают сведениями, содержащимися в коносаменте, указывать последним на опасный характер груза. Правда, можно задать вопрос, не достаточно ли сказать, что коносамент должен содержать сведения «об общем характере груза». В этом заключается суть вопроса, так как на практике в коносаменте указываются общие сведения об опасном характере груза. Однако представитель Франции считает, что указание на опасный характер груза, помимо указания на его общий характер, не утяжелит коносамент. Оратор считает, что в нем могут содержаться сведения об «общем характере груза, а также в случае необходимости любые сведения о его опасном характере». Это обеспечит защиту третьих сторон — держателей коносамента, которые найдут в коносаменте необходимые сведения об опасном характере груза.

16. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) отмечает, что пункт 2 статьи 13 не содержит данных о том, каким образом грузоотправитель должен информировать перевозчика об опасном характере груза. Можно ограничиться устными указаниями, и в случае разногласий будет очень трудно определить, действительно ли грузоотправитель информировал перевозчика об опасном характере груза. Поэтому необходимо указать эти сведения в коносаменте. Таким образом, представитель Сьерра Леоне поддерживает поправку Туниса, а также поправку Канады.

17. Г-н СЕВОН (Финляндия) считает, что поправка Туниса является бесполезной, так как сведений, касающихся общего характера груза, достаточно для того, чтобы информировать перевозчика об опасном характере перевозимого им груза. Если, скажем, речь идет о динамите, бесполезно давать подробные указания об опасном характере груза.

18. С другой стороны, поправка Туниса влечет воз-

никновение проблемы редакционного характера. Можно задать вопрос, что́ в действительности означают слова «любые сведения об опасном характере груза». Является ли это указанием на общий характер опасного груза или предупреждением относительно мер, требуемых для того, чтобы избежать повреждения этого груза? Представитель Финляндии считает, что текст не является достаточно ясным и его следует уточнить.

19. Г-н ВАИТИТУ (Кения) поддерживает поправку Туниса, так как он не считает, что сведения, касающиеся общего характера груза, обязательно содержат указания об их опасном характере. Поправку Туниса оратор считает особенно полезной, так как она дополняет положение, сформулированное в пункте 2 статьи 13, уточняя, что сведения, которые грузоотправитель должен передать перевозчику относительно опасного характера груза, должны быть включены в коносамент.

20. Г-н НИАНГ (Сенегал) отмечает, что обязательство, сформулированное в статье 13, относительно указаний об опасном характере груза применяется лишь в отношениях между грузоотправителем и перевозчиком, тогда как коносамент является не только объектом двусторонних отношений. Поэтому он не считает, что бесполезно или опасно учесть поправку Туниса. Редакционный комитет должен найти соответствующий способ внести в текст статьи 15 эту поправку, которая, очевидно, ставит проблемы редакционного характера перед определенными делегациями.

21. Г-н БУЛЕЛЛ (Маврикий) признает, что статья 13 уже устанавливает в отношении грузоотправителя обязательство информировать перевозчика об опасном характере груза, однако считает, что поправка Туниса усиливает это обязательство, а это отвечает интересам всех заинтересованных сторон. Поэтому он поддерживает эту поправку.

22. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) говорит, что он не может поддержать поправку Туниса по причинам, указанным представителем Финляндии.

23. Г-н ВАНСЕК (Объединенная Республика Камерун) полностью присоединяется к мнению делегаций, высказавшихся за поправку Туниса. Он считает, что эта поправка улучшает текст статьи 15 и удачно дополняет положения статьи 13.

24. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование поправку Туниса к пункту 1*a* (A/CONF.89/C.1/L.43).

25. *Поправка принимается 30 голосами против 22 при 14 воздержавшихся.*

26. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание членов Комитета на поправку Уганды (A/CONF.89/C.1/L.144) к подпункту *a* пункта 1 статьи 15.

27. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что поправка его делегации носит исключительно редакционный характер и может быть передана непосредственно в Редакционный комитет.

28. Г-н КХУ (Сингапур) считает, что поправка Уганды на английском языке к подпункту *a* пункта 1 полностью изменяет смысл заключительной части этого подпункта. В частности, слова «all such particulars as furnished by the shipper» («все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем») относятся ко всем сведениям, которые уже указаны в этой фразе, то есть к сведениям, касающимся общего характера груза, основных марок, необходимых для идентификации груза, числа мест или предметов и т. д. Добавление в тексте на английском языке слова «and» («и») подразумевает, что коносамент должен содержать помимо сведений, упомянутых в подпункте *a*, все другие сведения, представленные грузоотправителем.

29. Г-н БАЙЕРС (Австралия), как и представитель Сингапура, считает, что включение слова «and» в тексте на английском языке в подпункт *a* пункта 1 полностью изменяет смысл этого подпункта. Пункт 1 статьи 15 указывает, в частности, на те минимальные данные, которые должны быть указаны в коносаменте. Включение слова «and» означает, что в коносаменте необходимо указать, как минимум, не только сведения, упомянутые в подпункте *a*, но также и все другие сведения, представленные грузоотправителем. Поэтому представитель Австралии не может поддержать поправку Уганды.

30. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) также не может поддержать поправку Уганды по причинам, указанным представителем Сингапура.

31. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) считает, в частности, что поправка Уганды носит существенный характер, и он не может ее поддержать.

32. Г-н АМОРОСО (Италия) не может поддержать поправку Уганды.

33. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) также отказывается поддержать поправку Уганды.

34. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что при отсутствии возражений он будет считать, что поправка Уганды к подпункту *a* пункта 1 статьи 15 (A/CONF.89/C.1/L.144) отклоняется.

35. *Предложение принимается.*

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание членов Комитета на поправку Бразилии (A/CONF.89/C.1/L.174) к подпункту *a* пункта 1.

37. Г-н ВАСКОНСЕЛЛОС (Бразилия) заявляет, что с учетом того, что проект поправки Японии уже отклонен, делегация Бразилии снимает свою поправку.

38. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Маврикия выступить по своей поправке (A/CONF.89/C.1/L.164) к подпункту *a* пункта 1 статьи 15.

39. Г-н БУЛЕЛЛ (Маврикий) подчеркивает важность специальной инструкции, которую грузоотправитель обязан давать перевозчику в случае пере-

возки им живых животных. В частности, перевозчик исходит из презумпции отсутствия ответственности перевозчика в случае, когда устанавливается, что им соблюдались указанные инструкции и что возможные повреждения определяются особыми рисками, которые связаны с этим видом перевозки. С учетом важности этих специальных инструкций делегация Маврикия считает, что они должны быть включены в коносамент, и поэтому она представила поправку.

40. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что ни одна делегация не поддержала поправку, представленную делегацией Маврикия, заявляет, что при отсутствии возражений он будет считать, что Комитет намерен отклонить эту поправку.

41. *Предложение принимается.*

42. *Подпункт* a *пункта 1 статьи 15 с внесенными в него изменениями принимается.*

Подпункт c

43. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Германской Демократической Республики выступить по поправке, представленной его делегацией (A/CONF.89/C.1/L.92) к подпункту *c* пункта 1 статьи 15.

44. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) поясняет, что цель ее поправки заключается в том, чтобы устранить неопределенность в вопросе установления для грузополучателя или другого истца лица, против которого он намерен в конечном счете возбудить иск. Однако, поскольку на нынешней стадии работы улучшение текста Конвенции является почти невозможной задачей, делегация Германской Демократической Республики снимает свою поправку.

45. *Подпункт* c *пункта 1 статьи 15 принимается.*

Подпункт f

46. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Канады выступить по поправке, представленной его делегацией (A/CONF.89/C.1/L.165) к подпункту *f* пункта 1 статьи 15.

47. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) поясняет, что его делегация предлагает исключить в подпункте *f* слова «и дата принятия груза перевозчиком в порту погрузки», так как она опасается, что включенная перевозчиком дата не совпадает со временем перехода груза в ведение перевозчика в соответствии со статьей 4. Дата, указанная в коносаменте, дает основание для возникновения сомнений относительно положений, определяющих наступление периода ответственности перевозчика за груз.

48. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) отмечает, что поправка, предложенная Федеративной Республикой Германии, внесена с той же целью, что и поправка Канады. С тем чтобы облегчить работу Комитета, делегация Федеративной Республики Германии снимает свою поправку в пользу поправки Канады.

49. Г-н МАСУД (Пакистан) отмечает, что в статье 15 отсутствуют какие-либо другие положения, которые предписывают включение в коносамент даты принятия груза в порту погрузки. В целях предотвращения мошенничества необходимо сохранить положение, зафиксированное в подпункте *f* пункта 1.

50. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) подчеркивает, что, исходя из коммерческих соображений, а именно с тем чтобы позволить грузоотправителю инкассировать аккредитив, может оказаться очень важным включение в коносамент даты принятия груза. Поправка Канады исключает из коносамента необходимые сведения. Поэтому делегация Норвегии не может ее поддержать.

51. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) считает необходимым указать в коносаменте дату принятия груза в порту погрузки. Поэтому он не может поддержать поправку Канады. Напротив, он выражает свое согласие с текстом подпункта *f* пункта 1 статьи 15 проекта конвенции.

52. Г-н СЕВОН (Финляндия) считает, что использование коносаментов в международных сделках требует включения даты принятия груза в порту погрузки. Поэтому он не может согласиться с поправкой Канады.

53. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) присоединяется к мнению делегаций, выступивших против поправки Канады. Однако он считает нужным отметить, что формулировка подпункта *f* является неточной, так как в ней не учитывается случай, когда перевозчик принимает груз до поступления его в порт погрузки.

54. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, если отсутствуют возражения, он будет считать, что Комитет намеревается отклонить поправку Канады и обратиться в Редакционный комитет с просьбой учесть замечание, высказанное представителем Соединенного Королевства.

55. *Предложение принимается.*

56. *Подпункт* f *пункта 1 статьи 15 принимается.*

Подпункт k

57. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Японии выступить по поправке его делегации (A/CONF.89/C.1/L.24) к подпункту *k* пункта 1 статьи 15.

58. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что поправка делегации Японии внесена для дополнения подпунктов *k* и *l* пункта 1 статьи 15. С учетом связи, существующей между подпунктом *k* и пунктом 4 статьи 16 и между подпунктом *l* и пунктом 3 статьи 23, г-н Таникава считает, что рассмотрение этих подпунктов следует отложить до рассмотрения Комитетом статей 16 и 23.

59. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что лишь делегации Австрии и Бельгии поддерживают предложение делегации Японии отложить рассмотрение поправки, считает, что Комитет намерен продолжить рассмотрение поправки.

60. Г-н ТАНИКАВА (Япония) отмечает, что он хотел бы снять временно поправку, представленную делегацией Японии к подпунктам *k* и *l* пункта 1 статьи 15.

61. После дискуссии по процедурным вопросам, в которой приняли участие г-н АМОРОСО (Италия), г-н КАСТРО (Мексика), г-н РЕЙСХОФЕР (Австрия), г-н ТАНИКАВА (Япония), г-н ЛУКАБУКХАБУДЖИ (Заир) и ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, последний делает вывод, что поправка делегации Японии снимается. Если при обсуждении статьи 16 делегация Японии намерена возвратиться к этому же вопросу, она обратится к Комитету с просьбой о принятии соответствующего решения. Принимается решение, что эта поправка в любом случае должна быть представлена в письменной форме.

62. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета рассмотреть поправку Австрии (A/CONF.89/C.1/L.101) к подпункту *k* пункта 1 статьи 15.

63. Г-н МАРСИАНОС (Греция) поддерживает поправку Австрии, которая улучшает настоящую формулировку подпункта *k* пункта 1.

64. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) возражает против предложения Австрии, которое, по его мнению, изменяет первоначальный текст не только по форме, но и по содержанию. В частности, важно — как это предусматривает в данный момент проект — указать в коносаменте стоимость фрахта, для того чтобы сделать невозможным ее увеличение перевозчиком в момент принятия груза к месту назначения.

65. Г-н КАСТРО (Мексика) выражает сожаление по поводу отсутствия пояснений относительно цели представленной Австрией поправки и считает, что эта поправка направлена на изменение существующего текста по существу и недостаточно сжато сформулирована. Именно поэтому оратор отдает предпочтение первоначальному тексту. С другой стороны, он считает, что государство имеет право получить сведения о размере фрахта и о том, кто является бенефициаром.

66. Г-н ДУЭ (Франция) отмечает в свою очередь, что имеется существенное различие между поправкой Австрии и первоначальным текстом: поправка внесена с целью уточнения способов оплаты фрахта, тогда как первоначальный текст дает возможность указать при случае стоимость фрахта, подлежащую оплате в месте назначения. Делегация Франции отдает предпочтение первоначальному тексту, однако считает, что Редакционный комитет может, видимо, улучшить формулировку и найти другую формулу вместо слов «в размере».

67. Г-н МАТЕУС ГОНСАЛЕС (Венесуэла), выступая по порядку ведения заседания, говорит, что Комитету также представлены две другие поправки (A/CONF.89/C.1/L.104 и L. 168) относительно подпункта *k* пункта 1 и что в случае голосования и принятия поправки Австрии Комитет сможет возвратиться к рассмотрению этого подпункта не иначе, как в результате проведения голосования большинством голосов в две трети. Поэтому он предлагает провести голосование по этой поправке после рассмотрения двух других поправок.

68. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что он учтет замечания, высказанные представителем Венесуэлы.

69. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что, по его мнению, в первоначальном тексте этот вопрос трактуется иначе, чем в тексте поправки Австрии, а именно что в коносаменте должно быть указано, что фрахт подлежит оплате грузополучателем, и упомянута сумма, выплачиваемая последним. Поэтому он не может поддержать поправку Австрии.

70. Г-н ФАХИМ (Египет) считает, что в коносамент необходимо всегда включать данные о фрахте, тем более что согласно положениям подпункта 1*b* существующей статьи 6 фрахт используется для подсчета компенсации, причитающейся с перевозчика, в случае задержки в сдаче. Поэтому он считает необходимым сохранить существующий текст подпункта *k* пункта 1.

71. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) поддерживает существующий текст подпункта *k* пункта 1, так как поправка Австрии не дает каких-либо преимуществ. В коносаменте является достаточным указание на сумму фрахта, который подлежит оплате грузополучателем.

72. Г-н РАЙ (Аргентина) также считает, что фрахт необходимо всегда указывать в коносаменте, и поэтому не может согласиться с поправкой Австрии.

73. Г-н РАМИРЕС ИДАЛЬГО (Эквадор) поддерживает мнение делегаций, которые выступили против поправки Австрии по указанным выше причинам.

74. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, учитывая мнения делегаций, выступивших против поправки Австрии, считает, что она отклоняется.

75. Он предлагает участникам приступить к рассмотрению поправок Венесуэлы (A/CONF.89/C.1/L.104) и Индии (A/CONF.89/C.1/L.168) к подпункту *k* пункта 1.

76. Г-н КОВА АРРИЯ (Венесуэла), выступая по поправке своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.104), отмечает, что существующая формулировка подпункта *k* пункта 1 обязывает делать указания о фрахте в коносаменте только в том случае, когда он должен быть уплачен грузополучателем. Поэтому это указание не является обязательным в том случае, если оплату производит грузоотправитель. Однако, по мнению делегации Венесуэлы, независимо от того, кто производит оплату — грузоотправитель или грузополучатель, — он должен в любом случае включаться в коносамент и по различным

причинам. Во-первых, в коносаменте указывается определенное количество обязательств, подлежащих выполнению договаривающимися сторонами, и фактически в нем уточняется самый важный аспект сделки — сведения о компенсации, которую получает перевозчик в обмен на свои услуги. Во-вторых, необходимо устранить возможность возникновения коллизий между грузоотправителем и перевозчиком в ущерб грузополучателю. В-третьих, во многих странах власти требуют предоставления сведений о фрахте для составления статистических данных и подсчета таможенных тарифов. Наконец, г-н Кова Аррия напоминает о положении пункта 1*b* статьи 6, согласно которому компенсация, причитающаяся перевозчику в случае задержки в сдаче, должна подсчитываться на основе фрахта. Исходя из этого делегация Венесуэлы считает необходимым снять свою поправку в пользу поправки, представленной Индией (A/CONF.89/C.1/L.168).

77. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что представитель Венесуэлы уже высказал ряд аргументов, которые он намеревался представить в пользу своей поправки, и обращает внимание участников на примечание к этой поправке. Кроме того, в этой поправке учитывается ситуация, предусмотренная в пункте 4 статьи 16, и делегация Индии считает, что она будет более справедливой в том случае, если грузополучатель будет осведомлен относительно своих обязательств по уплате фрахта и точной суммы уплаты. Наконец, в любом случае фрахт необходимо указывать в коносаменте, и, если он оплачивается грузополучателем, коносамент должен содержать на это соответствующее указание.

78. Г-н КОВА АРРИЯ (Венесуэла) настаивает на том, что фрахт должен всегда указываться в коносаменте независимо от того, кто его оплачивает. Поэтому в том случае, если поправка Индии будет содержать это обязательное указание, делегация Венесуэлы ее поддержит; однако, если поправка Индии станет в этом отношении неясной, она будет настаивать на принятии своей собственной поправки.

Заседание закрывается в 12 час.

22-е заседание

Вторник, 21 марта 1978 года, 15 час. 05 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.22

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.25, L.81, L.102, L.105, L.145, L.156, L.161, L.168, L.175, L.183)**

Статья 15 (окончание)

Пункт 1 (окончание)

Подпункт k (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает высказать дальнейшие замечания по поправке Индии к подпункту *k* пункта 1 статьи 15 (A/CONF.89/C.1/L.168).

2. Г-н РАЙ (Аргентина) говорит, что его делегация считает, что фрахт должен всегда указываться в коносаменте, поскольку фрахт является вознаграждением, уплачиваемым за перевозку. Однако последняя часть поправки Индии является, по его мнению, необязательной, поскольку затрагиваемый в ней вопрос уже охватывается пунктом 4 статьи 16.

3. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия), возражая против поправки Индии, говорит, что, по мнению его делегации, существующий текст является более четким и что особенно важно сохранить слова «в размере, подлежащем оплате грузополучателем».

4. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) говорит, что поскольку зачастую упоминание фрахта в коносаменте является обычной практикой конкретного вида перевозки, его делегация считает, что нет необходимости предусматривать в Конвенции такое требование. Однако она не имеет каких-либо возражений по существу против подпункта *k* пункта 1 в существующей формулировке и поэтому может поддержать его.

5. Его делегация могла бы также согласиться с последней частью поправки Индии, которая аналогична формулировке существующего текста, хотя она более узкая. Однако в связи с первой частью, требующей, чтобы фрахт всегда указывался в коносаменте, он желал бы отметить, что, если грузы перевозятся в большом количестве конкретным перевозчиком, перевозка часто оплачивается по фрахтовым счетам: по административным соображениям расчет расходов производится периодически, и затем счет предъявляется лицу, ответственному за оплату фрахта. Поэтому во многих случаях невозможно определить, какова сумма фрахта кон-

кретной перевозки во время выдачи коносамента. По мнению его делегации, включение в Конвенцию предлагаемого требования неизбежно приведет к увеличению стоимости перевозки, поскольку в каждом случае придется производить расчеты, основанные либо на весе, либо на размерах груза. Поэтому его делегация считает, что первая часть поправки Индии не принесет большой пользы.

6. В примечании к поправке Индии указывается, что, поскольку в проекте конвенции предусматривается основанный на фрахте специальный предел ответственности в отношении ущерба, вызванного задержкой, фрахт должен указываться в коносаменте, с тем чтобы можно было определить сумму соответствующего предела. Однако во многих случаях во время выдачи коносамента такая информация может отсутствовать. Поэтому, хотя его делегация и одобряет установление связи между подпунктом *k* пункта 1 статьи 15 и статьей 6, она не считает, что отсутствие предлагаемого положения такого рода будет нежелательным в случае предъявления иска за задержку.

7. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) говорит, что его делегация согласна с принципом, закрепленным в подпункте *k* пункта 1 в существующей формулировке, но считает, что было бы целесообразным всегда указывать фрахт в коносаменте, поскольку оплата фрахта является одним из основных обязательств грузоотправителя в соответствии с договором морской перевозки. Она считает также важным четко указывать те случаи, когда платеж должен производиться грузополучателем не только по статистическим соображениям, но и по соображениям, связанным с таможенным контролем и таможенными пошлинами, а также платежным балансом страны. Поэтому его делегация поддерживает поправку Индии, но высказывает мнение, что Редакционный комитет мог бы попытаться усовершенствовать его формулировку.

8. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) вновь заявляет о том, что его делегация поддерживает предложение Индии.

9. Он обращается к представителю Соединенного Королевства с просьбой пояснить, каким образом указание фрахта в коносаменте может привести к увеличению стоимости перевозки, поскольку договоренность в отношении фрахта обычно достигается еще до выдачи коносамента.

10. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) отмечает, что заранее оплачиваемый коносамент является весьма полезной системой, которая уже много лет применяется в торговой практике. Поэтому его делегация может согласиться с предложением Индии в том случае, если после слова «фрахт» перед точкой с запятой будут добавлены слова «не оплачиваемый заранее».

11. Г-н ДИКСИТ (Индия), отвечая на затронутые вопросы, поясняет, что цель последней части его предложения заключается в том, чтобы охватить момент, уже рассмотренный в существующем тексте. Однако его формулировка, вероятно, может быть улучшена.

12. Он высказывает удовлетворение по поводу того, что во многих видах перевозки используется практика указания фрахта в коносаменте, но считает, что эта практика тем не менее должна быть закреплена в Конвенции. Таким образом, обычай станет законом и внесет единообразие.

13. Четкость, которую внесет его поправка, будет способствовать развитию международной торговли и окажется полезной для развивающихся стран, которые сталкиваются с многочисленными ограничениями, особенно в области иностранной валюты и таможенных процедур, о чем не следует забывать.

14. Он по-прежнему не убежден в том, что могут иметь место случаи, когда своевременно представить необходимую информацию будет невозможно. В век развития электронно-вычислительной техники для расчета фрахта требуется лишь несколько минут.

15. Наконец, его поправка обеспечит единообразие.

16. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), поддерживая данную поправку, говорит, что существуют еще два довода в пользу указания фрахта в коносаменте во всех случаях. Во-первых, фрахт является вознаграждением, которое грузоотправитель выплачивает в соответствии с договором, подтверждаемым коносаментом, и как таковой является весьма важным элементом договора: если в коносаменте указываются другие условия договора, то почему бы не указать в нем и сумму вознаграждения. Во-вторых, поскольку согласно положениям статьи 6 фрахт является той единицей, на основе которой определяются пределы ответственности в отношении задержки, его следует указывать, чтобы стороны могли определять степень любого нарушения.

17. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) говорит, что он не согласен с целесообразностью всегда указывать фрахт в коносаменте. В некоторых случаях это может фактически вызвать трудности у грузоотправителей, продающих товар на условиях сиф или каф. Кроме того, капитан судна может быть не в состоянии указать точную сумму фрахта во время выдачи им коносамента, поскольку по этой сумме могут еще вестись переговоры. Исходя из этого делегация Польши считает, что поправка Индии не принесет большой пользы. В тексте ЮНСИТРАЛ содержится разумный компромисс, и поэтому его следует сохранить.

18. Г-н СЕВОН (Финляндия), соглашаясь с тем, что в существующем тексте достигается разумный компромисс между двумя различными позициями, говорит, что его делегация не может согласиться с применением подхода, основанного на публичном праве. Следует признать, что законодательства ряда стран требуют указания фрахта во всех слу-

чаях; однако в соответствии с законодательством других стран такое указание является недопустимым.

19. Высказывалось мнение, что, поскольку согласно положениям статьи 6 фрахт является той единицей, на основе которой определяются пределы ответственности, его совершенно необходимо указывать в коносаменте. Определять пределы ответственности, возможно, придется лишь в одном случае из тысячи, и поэтому вряд ли существует необходимость предусматривать указание фрахта в каждом коносаменте по такой причине.

20. И наконец, особое указание фрахта в коносаменте может сказаться на купле-продаже по ценам сиф, при которой фрахт включается в цену, а это, по мнению его делегации, будет неприемлемо для коммерческих кругов. По вышеизложенным соображениям он выступает за сохранение существующего текста.

21. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что его делегация поддерживает текст в существующей формулировке. Причина, по которой ряд делегаций не желают предусматривать в Конвенции абсолютного обязательства в отношении указания фрахта в коносаменте, заключается в том, что договоры купли-продажи представляют собой договоры, заключаемые между частными лицами. Предание неограниченной огласке таких договоров, условия которых касаются исключительно договаривающихся сторон, будет противоречить коммерческой практике. Однако коносамент представляет собой оборотный документ, который может попасть в руки третьей стороны, не причастной к договорным отношениям между грузоотправителем и перевозчиком: ей совершенно незачем знать согласованные ими условия. Кроме того, фрахт состоит из ряда элементов, как, например, скидки и торговые уступки, не все из которых известны во время выдачи коносамента.

22. Некоторые делегации утверждают, что портовые выплаты и таможенные сборы невозможно определить, если фрахт не указан в коносаменте. Но перевозчик выдает другие документы, как, например, счета-фактуры, на основе которых можно определять и выплаты, и сборы. Кроме того, с помощью коносамента нельзя регулировать фрахтовые ставки. Это придется делать с помощью каких-либо других средств, в частности с помощью мер административного принуждения, которые входят в сферу действия публичного, а не частного права. Тот факт, что перед данной Конвенцией ставится задача ввести новые договорные отношения между перевозчиком и грузоотправителем, не означает, что принятые обычаи и торговая практика должны быть уничтожены и должно быть введено абсолютное обязательство указывать в коносаменте условие договора, регулируемое частным правом. Фактически такое требование будет лишь приводить к включению в коносамент ложных указаний, что не поможет компетентным органам в определении выплат и сборов или в регулировании фрахтовых ставок. Важно не путать эти вопросы. Регулирование фрахтовых ставок и определение выплат и сборов не относятся к числу вопросов, которые можно было бы решить путем включения в коносамент соответствующих указаний, подтверждающих договор между частными лицами, для которых секретность торговли является основным правилом. В тексте ЮНСИТРАЛ делается значительная уступка, и его делегация поддерживает его.

23. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что его делегация не будет возражать против поправки Индии, если представитель Индии согласится не настаивать на его второй части.

24. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) говорит, что его делегация не может поддержать предложение Индии, которое приведет к недопустимому вмешательству в существующую коммерческую практику. Сумма фрахта зачастую неизвестна во время составления коносамента, и обычно грузоотправитель и перевозчик договариваются в отношении того, что подлежащая выплате сумма будет рассчитана позже. Существует ряд других видов коммерческой практики, которые также несовместимы с рассматриваемой поправкой; в этой связи его делегация присоединяется к замечаниям в отношении вероятных последствий предлагаемых положений с точки зрения условий сиф и каф.

25. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по поправке Индии к подпункту *k* пункта 1 статьи 15 (A/CONF.89/C.1/L.168).

26. *Поправка отклоняется 35 голосами против 16 при 10 воздержавшихся.*

27. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада), представляя поправку своей делегации к подпункту *k* пункта 1 статьи 15 (A/CONF.89/C.1/L.156), говорит, что цель данного предложения заключалась в обеспечении уведомления грузополучателя об оплате за простой в порту погрузки — важное соображение ввиду положений, содержащихся в первом предложении пункта 4 статьи 16.

28. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что его делегация готова поддержать поправку Канады. Ряд предыдущих ораторов, высказавшихся по вопросу о коносаментах, выразили мнение, что новая Конвенция не должна содержать слишком большое число таких положений, которые могут противоречить сложившейся практике международной морской торговли. Однако следует иметь в виду, что развивающиеся страны, сравнительно недавно приступившие к международной торговле, мало знакомы с традиционными обычаями и практикой, в связи с чем четкие указания будут для них весьма полезны.

29. Г-н НОВОА ИГУСКИСАР (Куба) говорит, что его делегация категорически возражает против поправки Канады. Представитель Канады заявил, что цель поправки заключается в том, чтобы обратить внимание грузополучателя на возможную плату за простой в порту погрузки. Однако на практике простой судна в порту погрузки обычно оплачивается грузоотправителем, а не грузополучателем. Поэтому содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.156 предложение является неуместным.

30. Г-н НЕЛЬСОН (Гана) говорит, что, по мнению его делегации, поправку Канады следует поддержать с целью обеспечения последовательного характера текста. Если простой упоминается в статье 16, то его следует упомянуть также в статье 15. Однако последовательность требует упомянуть простой также и после второй ссылки на фрахт в подпункте *k* пункта 1 статьи 15.

31. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) говорит, что его делегация поддерживает замечание представителя Ганы, которое, возможно, будет принято к сведению Редакционным комитетом.

32. Г-н ВИХИЛЬ-ТОЛЕДО (Перу) говорит, что его делегация может поддержать поправку Канады, которая будет полезной ввиду путаницы в вопросе о том, должна ли плата за простой рассматриваться как часть фрахта или как отдельная плата.

33. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что его делегация также поддерживает предложение Канады.

34. Г-н БРЕДХОЛЬТ (Дания) говорит, что он не согласен с представителем Ганы; ссылки на простой в пункте 4 статьи 16 достаточно, и в других ссылках на него в статье 15 нет необходимости. Его делегация отдает предпочтение существующему тексту подпункта *k* пункта 1 статьи 15, поскольку вся данная статья была тщательно сбалансирована в результате продолжительных консультаций, и в нее не следует вносить дальнейшие изменения.

35. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по поправке Канады к подпункту *k* пункта 1 статьи 15 (A/CONF.89/C.1/L.156).

36. *Поправка отклоняется 32 голосами против 17 при 13 воздержавшихся.*

Новый подпункт пункта 1

37. Г-н РОЗА (Португалия), представляя предложение своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.161) о включении нового подпункта в пункт 1 статьи 15 говорит, что, поскольку подпись перевозчика является одним из требований, предусматриваемых в отношении коносамента, должна предусматриваться также и подпись грузоотправителя. Ответственность в случае утраты или повреждения должен нести как грузоотправитель, так и перевозчик; поэтому они оба должны засвидетельствовать своей подписью согласие с условиями коносамента.

38. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что в связи с ростом числа используемых коносаментов от обязательных требований в отношении подписи также грузоотправителя волей-неволей пришлось отказаться. Вторичное введение этих требований посредством новой Конвенции значительно усложнит существующую практику. Поэтому поправку Португалии следует отклонить.

39. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что, хотя замечание представителя Греции является уместным, многие делегации тем не менее считают, что в коносаменте должны быть представлены подписи обеих сторон. Его делегация поддерживает поправку Португалии.

40. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что его делегация возражает против этой поправки.

41. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что его делегация не видит никаких практических преимуществ, которые могла бы дать поправка Португалии, и не поддержит ее.

42. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая видимое отсутствие поддержки поправки Португалии (A/CONF.89/C.1/L.161) в отношении добавления нового подпункта к пункту 1 статьи 15, говорит, что он будет считать данное предложение отклоненным.

43. Г-н ДИКСИТ (Индия) представляет поправку своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.168) в отношении добавления нового подпункта к пункту 1 статьи 15. Он считает данную поправку важной, поскольку, как он уже подчеркнул, перевозчик будет нести ответственность в случае утраты или задержки в сдаче, и поэтому в его интересах, а также в интересах грузоотправителя будет четкое указание согласованного срока. В предлагаемом тексте не оговаривается, каким должен быть этот срок: этот вопрос должен решаться заинтересованными сторонами. Однако крайне важно, чтобы срок, согласованный между ними, был обязательным элементом коносамента, и его включение поможет обеспечить единообразие в международной практике морской торговли.

44. Г-н СЕВОН (Финляндия) согласен с тем, что важно обратить внимание грузополучателя на срок доставки груза. Поэтому он поддерживает поправку Индии.

45. Г-н ЛЕОН МОНТЕСИНО (Куба) говорит, что его делегация также поддерживает эту поправку, которая согласуется с положениями пункта 2 статьи 5, касающимися задержки в сдаче как основы ответственности.

46. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) напоминает, что в ходе обсуждения статьи 15 (21-е заседание) он подчеркнул необходимость включения в коносамент согласованных сроков сдачи и передачи груза. Соответственно его делегация может поддержать поправку Индии.

47. Г-н КАСИЧ (Югославия) говорит, что его делегация одобряет эту поправку.

48. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что его делегация также поддерживает предлагаемый новый подпункт. Когда стороны договора согласовывают определенный срок, такой срок приобретает существенное значение и поэтому должен быть четко указан в коносаменте.

49. Его делегация по-прежнему имеет определенные оговорки в отношении начала пункта 1 статьи 15 и предпочитает слова «в коносаменте должны быть

включены, в частности, следующие данные:», приведенные в документе A/CONF.89/C.1/L.163, который был снят с рассмотрения. Возможно, следует обратить внимание Редакционного комитета на данный вопрос.

50. *Поправка принимается.*

Пункты 2 и 3

51. *Пункты 2 и 3 принимаются.*

Статья 16

Пункт 1

52. *Пункт 1 принимается.*

Пункт 2

53. *Пункт 2 принимается.*

Пункт 3

54. Г-н ДУЭ (Франция), представляя предложение своей делегации, содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.81, в отношении изъятия из подпункта *3b* статьи 16 слов «включая любого... грузополучателя», говорит, что эта поправка направлена на то, чтобы предусмотреть ситуации, в которых грузополучатель будет иметь права, как и грузоотправитель, в отношении претензий, предъявляемых к перевозчику, и поэтому не может рассматриваться как третья сторона. Например, в том случае, когда грузоотправитель направляет груз себе, грузоотправитель и грузополучатель являются одним и тем же лицом.

55. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) говорит, что по причинам, изложенным представителем Франции, его делегация полностью поддерживает изъятие слов «включая любого... грузополучателя».

56. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что не согласен с представителями Франции и Польши. Существует чрезвычайно много случаев, когда грузополучатель является фактически третьей стороной в отношении договора перевозки, и поэтому будет правильно, если текст подпункта *b* будет содержать слова «включая любого... грузополучателя».

57. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что существующий текст подпункта *b* четко указывает на третью сторону, которая добросовестно действовала, полагаясь на описание груза в коносаменте. Значение термина «третья сторона» полностью понятно, и его делегация не видит необходимости вносить поправку в существующий текст.

58. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что он хотел бы узнать, возникла ли данная трудность в связи с формулировкой во французском тексте. Что касается английского текста, то он согласен с представителем Пакистана в том, что настоящая формулировка является удовлетворительной и не требует поправок. Возможно, Редакционный комитет рассмотрит соответствующую формулировку, которая охватывала бы такие случаи, когда одно и то же лицо является одновременно грузоотправителем и грузополучателем.

59. Г-н ГОНДРА (Испания) говорит, что поправка Франции затронула трудный и противоречивый вопрос, поскольку правовое положение грузополучателя в разных правовых системах различно. Во французском праве, например, он рассматривается как правопреемник грузоотправителя и как сторона договора перевозки, в то время как в других правовых системах считается, что он присоединяется к договору перевозки, не будучи стороной этого договора. Если грузополучатель должен рассматриваться как третья сторона, то он, очевидно, не будет участвовать в заключении договора перевозки и поэтому имеет право на защиту, вытекающую из его положения. В случае, приведенном представителем Франции, когда грузополучатель является также и грузоотправителем, условия, упомянутые в подпункте *b* в отношении защиты добросовестного грузополучателя, не будут применяться, поскольку, будучи грузоотправителем, он должен знать о характере груза, перевозимого в соответствии с договором перевозки.

60. Г-н СЕВОН (Финляндия) спрашивает, согласится ли делегация Франции с сохранением слов «включая любого... грузополучателя» в проекте текста, с тем чтобы избежать создания проблем для представителей стран, правовые системы которых отличаются от французской системы.

61. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация также считает предпочтительным сохранить данные слова, с тем чтобы избежать любых противоречий в отношении того, имеют ли право грузополучатели на защиту в условиях, описанных в подпункте *b*. Она также считает, что слово «любого» в отношении грузополучателя может быть источником трудностей, поскольку лишь грузополучатели, являвшиеся третьими сторонами и действовавшие, полагаясь на описание груза в коносаменте, имеют право на защиту. Поэтому он предлагает исключить слово «любого».

62. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что предложение представителя Соединенных Штатов Америки приемлемо для его делегации, поскольку оно уточнит тот случай, когда грузополучатель не является третьей стороной.

63. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) говорит, что, вероятно, более общеприемлемым решением было бы сохранение слов «включая любого... грузополучитателя», но с добавлением уточнения: «не являющегося грузоотправителем».

64. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что предлагаемое представителем Польши добавление, вероятно, заходит слишком далеко, хотя его делегация готова согласиться с ним.

65. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Амери-

ки) говорит, что он по-прежнему считает предпочтительным изъять слово «любого».

66. *Подпункт* b *пункта 3 с внесенной в него поправкой делегации Соединенных Штатов Америки принимается.*

Пункт 4

67. Г-н ВИХИЛЬ-ТОЛЕДО (Перу), которого поддерживает г-н РАЙ (Аргентина), говорит, что в испанском тексте пункта 4 проекта конвенции английское слово «demurrage» неправильно переведено как «derechos de almacenaje» вместо «sobrestadías».

68. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что этот вопрос рассматривался в Редакционном комитете.

69. Г-н ТАНИКАВА (Япония), представляя поправку своей делегации об изъятии пункта 4, говорит, что в соответствии с настоящим текстом отсутствие указания в коносаменте о том, что фрахт и простой оплачиваются грузополучателем, будет рассматриваться как доказательство prima facie того, что с него не причитается ни один из этих видов оплаты. Однако это предположение противоречит характеру обязательства оплатить фрахт и простой в случае осуществления перевозки. Кроме того, простой имеет место в соответствии с чартер-партией лишь тогда, когда сталийное время истекает, а заранее оплаченный фрахт, не предусматривающий какого-либо возможного дополнительного вознаграждения за простой, основывается на соглашении между перевозчиком и грузоотправителем, в то время как предположение, допущенное в проекте текста, может ввести принцип заранее оплаченного фрахта даже в случае простоя. Иными словами, оно противоречит не только правовому характеру обязательства оплатить фрахт и простой, но и возможности такой уплаты на практике, и потенциальный правовой эффект указания в коносаменте будет определяться общим правилом в отношении решения таких вопросов. В связи с этими соображениями его делегация выступает в пользу изъятия этого пункта.

70. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что его делегация выступает в пользу сохранения пункта 4; в этом пункте устанавливается особенно полезная презумпция в отношении того, что ни фрахт, ни плата за простой не оплачиваются грузополучателем в том случае, если в коносаменте не указывается соответствующая сумма. Интересы грузополучателя удовлетворительно защищены этим правилом, в котором предусматривается исключение во втором предложении, где говорится, что доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент был передан третьей стороне. Оба положения отлично сформулированы, и их необходимо сохранить.

71. Во второй фразе необходимо изъять слово «любого», с тем чтобы привести эту фразу в соответствие с решением, принятым в отношении подпункта *b* пункта 3.

72. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что его делегация решительно поддерживает правило, изложенное в пункте 4, которое в одинаковой степени защищает перевозчика, грузополучателя и третьи стороны. Оно защищает перевозчика, устанавливая, что соответствующее доказательство не будет рассматриваться как неопровержимое, и имеет особое значение для защиты третьих сторон, добросовестно действовавших, полагаясь на коносамент.

73. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что ввиду отсутствия поддержки поправки Японии (A/CONF.89/C.1/L.25) пункт 4 будет сохранен. Он предлагает различным делегациям, предложившим изменения к тексту пункта 4, представить свои поправки.

74. Г-н РЕЙСХОФЕР (Австрия) заявляет, что его делегация снимает свою поправку к пункту 4 (A/CONF.89/C.1/L.102) вследствие ранее принятого решения по пункту 1*k* статьи 15.

75. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) говорит, что первая из поправок его делегации в документе A/CONF.89/C.1/L.105 относится исключительно к редакционному вопросу. Она снимает свое второе предложение в отношении добавления нового пункта 4-*бис* к статье 16, поскольку эта поправка связана с обязательным включением указания о фрахте в коносамент и поэтому не может быть более применима.

76. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что предложенная его делегацией поправка к пункту 4 (A/CONF.89/C.1/L.145) носит редакционный характер и может быть непосредственно передана в Редакционный комитет.

77. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство), представляя поправку своей делегации к пункту 4 (A/CONF.89/C.1/L.175), подчеркивает, что, как правило, в момент выдачи коносамента невозможно знать о том, должен ли будет грузополучатель оплатить какой-либо простой, и если должен, то какова сумма такой уплаты, по той простой причине, что обстоятельства, которые приведут к возникновению подобного обязательства в отношении оплаты, возникнут лишь впоследствии. Поэтому его делегации нравится мысль об указании имевшего место простоя, что предполагает замену заявления о сумме заявлением о том, что правило доказательства prima facie в пользу грузополучателя используется лишь в том случае, если коносамент не содержит указания о том, что имевший место простой оплачивается грузополучателем. Это приведет также положения, касающиеся простоя, в соответствие с положением, касающимся фрахта.

78. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что его делегация не может согласиться с поправкой Соединенного Королевства, поскольку положения, аналогичные содержащимся в настоящем тексте пункта 4, уже существуют в Скандинавском морском кодексе.

Необходимо помнить о том, что коносаменты часто выставляются на продажу при коммерческих сделках; соответственно, если они не будут содержать четкого указания о сумме ожидаемой платы за простой, покупатель будет в затруднительном положении и не будет знать, отвергнуть ли ему данный коносамент незамедлительно или лишь просто вычесть соответствующую сумму платы за простой. Перевозчик, желающий получить плату за простой, может заявить о максимальной выплачиваемой сумме в качестве руководства для грузополучателя.

79. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация также не может поддержать поправку Соединенного Королевства. Общее заявление в отношении того, что может причитаться необъявленная сумма платы за простой, представляет незначительную ценность для грузополучателя, поскольку не дает ему необходимой информации в отношении того, сколько он должен будет заплатить перед тем, как получить груз. Что касается следующего заявления в отношении того, что данная поправка приводит соответствующее положение о плате за простой в соответствие с положением об уплате фрахта, то он хотел бы отметить, что положение о фрахте лишь предусматривает уплату фрахта в месте назначения «в размере, подлежащем уплате грузополучателем», как это предусмотрено в пункте 1*k* статьи 15.

80. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что поправка Соединенного Королевства изменяет значение текста ЮНСИТРАЛ, который предпочитает его делегация. В коносаменте необходимо указывать, какая плата за простой должна быть оплачена грузополучателем.

81. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что его делегация поддерживает поправку Соединенного Королевства. Трудно, если не невозможно, указать в коносаменте сумму платы за простой, которая должна быть уплачена, поскольку грузоотправитель не знает, какой будет эта сумма в момент выдачи коносамента. Поэтому отсутствие какого-либо такого указания будет рассматриваться как доказательство prima facie того, что простой грузополучателем не оплачивается.

82. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что по причинам, изложенным представителями Норвегии и Соединенных Штатов, его делегация высказывается в пользу текста в его настоящей формулировке.

83. Г-н РАЙ (Аргентина) говорит, что его делегация считает, что в некоторых случаях, вероятно, приемлемо заявить в коносаменте о стоимости простоя, однако в других случаях такая практика обычно не применяется; что же касается случая коносаментов, содержащих ссылки на чартер-партии, то сумма платы за простой, как правило, не уточняется. Однако ее включение было бы полезным для грузополучателя.

84. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) говорит, что его делегация высказывается в пользу настоящего текста.

85. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) говорит, что в качестве компромиссного решения в первое предложение можно включить слова «продолжительность простоя в часах или днях». После этого можно было бы одобрить текст ЮНСИТРАЛ с данной поправкой.

86. Г-н УОТКИНС (Соединенное Королевство) говорит, что предложение представителя Польши является полезным, однако по-прежнему не разрешает практических проблем, поскольку продолжительность простоя будет неизвестна во время выдачи коносамента.

87. Г-н МАРТОНЬИ (Венгрия) говорит, что его делегация не может поддержать поправку Соединенного Королевства и предпочитает текст ЮНСИТРАЛ по причинам, изложенным делегациями Норвегии и Соединенных Штатов. Сумма платы за простой имеет большое значение для коммерческого использования коносаментов и для перевозки в целом, причем не только с точки зрения грузополучателя.

88. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что поправка Соединенного Королевства и устное предложение представителя Польши получили недостаточную поддержку. Поэтому он будет считать эти поправки отклоненными.

89. Г-н СИМС (Канада) говорит, что поправка его делегации к пункту 4 (A/CONF.89/C.1/L.183) соответствует взглядам, изложенным представителями Норвегии и Соединенных Штатов в отношении поправки Соединенного Королевства (A/CONF. 89/C.1/L.175). Слова «не указан фрахт» и «не указан простой» противоречат словам «не имеется иного указания», и его делегация опасается, что слова «не имеется иного указания» могут быть истолкованы в суде таким образом, что перевозчик должен был лишь включить стандартное положение в общие отпечатанные условия на обратной стороне коносамента. Это сведет на нет намерения Комитета обеспечить, чтобы внимание грузополучателя обращалось на необходимую информацию о фрахте таким образом, чтобы он не мог быть введен в заблуждение, и эта информация может представлять особо важное значение в том случае, когда существуют договор перевозки и коносамент, однако конкретные указания о простое или фрахте даны лишь в первом документе.

90. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что, поскольку ни один из представителей не пожелал высказаться в пользу поправки Канады, он будет считать, что данная поправка отклоняется и что пункт 4 утверждается в его нынешней формулировке.

Заседание закрывается в 18 час. 05 мин.

23-е заседание

Среда, 22 марта 1978 года, 10 час. 20 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.23

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.11, L.26, L.67, L.82, L.122, L.159, L.170, L.171, L.176, L.182, L.185).

Статья 17

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что не было представлено каких-либо поправок к пункту 1.

2. *Пункт 1 принимается.*

3. Г-н ТАНИКАВА (Япония) разъясняет, почему его делегация предлагает исключить пункты 2, 3 и 4 статьи 17 (A/CONF.89/C.1/L.26). Практика, в соответствии с которой перевозчики выдают в обмен на гарантийное письмо чистые коносаменты, то есть коносаменты, не имеющие оговорок, тесно связана с практикой аккредитивов. Во многих случаях до открытия аккредитива банк требует, чтобы ему в качестве гарантии был представлен чистый коносамент. Фактически оригинал коносамента или расписка капитана, на которой основан коносамент для переуступки в будущем, содержит много замечаний, касающихся состояния груза, и эти замечания являются важными для перевозки, а не для коммерческих сделок или для купли-продажи груза. Зачастую у перевозчиков и грузоотправителей мнения в отношении этих замечаний различаются, и в этом случае грузоотправитель просит предоставить ему чистый коносамент в обмен на гарантийное письмо, даже хотя перевозчикам такая практика не нравится. Предъявив чистый коносамент, грузоотправитель может получить в банке платеж сразу же после отгрузки груза.

4. Таким образом, на практике гарантийные письма затрагивают лишь отношения между грузоотправителем и перевозчиком, и в этом отношении принцип, изложенный в пункте 2, является очевидным, и нет необходимости включать его в Конвенцию. С другой стороны, в связи с пунктами 3 и 4 возникают трудности, поскольку в этих пунктах предлагается несправедливое и, таким образом, неправильное решение. Учитывая это, его делегация считает, что целесообразно отказаться от идеи включения в Конвенцию норм, регулирующих аккредитивы, и полагаться на нормы, изложенные в национальном праве.

5. Г-н МАРСИАНОС (Греция), выражая согласие с представителем Японии, также считает, что пункт 2 является ненужным, поскольку в нем утверждается само собой разумеющееся. Пункты 3 и 4 следует исключить, поскольку, как правило, перевозчик дает чистый коносамент не в своих собственных интересах, а по просьбе и в интересах грузоотправителя; таким образом, было бы несправедливо лишать его возможности использовать впоследствии гарантийное письмо. В соответствии с этим греческая делегация предлагает исключить эти три пункта (A/CONF.89/C.1/L.11).

6. Г-н АМОРОСО (Италия) говорит, что он поддерживает поправку Японии, а также согласен с причинами, приведенными японской делегацией.

7. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) поддерживает заявления, сделанные представителями Греции, Японии и Италии. После дальнейшего размышления его делегация предпочитает исключить эти три пункта, а не только пункты 3 и 4, как она сначала предложила (A/CONF.89/C.1/L.67).

8. Основная цель статьи 17 заключается в том, чтобы защитить грузополучателя от возможных мошеннических махинаций грузоотправителя и перевозчика, действующих в тайном сговоре с целью выдачи коносамента, который не соответствует фактам. Оговорки или отметки на коносаменте имеют большое значение, поскольку возникает много споров в отношении состояния груза и, в частности, даты отгрузки. С тем чтобы защитить себя, грузоотправитель просит перевозчика выдать ему чистый коносамент в обмен на гарантийное письмо.

9. Следует признать, что выдача грузоотправителем гарантийного письма в обмен на чистый коносамент может и не являться результатом преднамеренного обмана, а может быть направлена лишь на облегчение переуступки коносамента. Однако на практике во многих случаях гарантийные письма выдаются с намерением нанести ущерб третьим сторонам; согласно закону Соединенных Штатов Америки такой акт является уголовным преступлением. В любом случае его делегация предпочитает, чтобы этот вопрос регулировался национальным правом с целью устранения такой практики. Кроме того, при возникновении споров трудно определить, когда гарантийные письма были выданы при наличии тайного сговора между грузоотправителем и перевозчиком и когда перевозчик действовал добросовестно. Поскольку гарантийное письмо является нежелательным институтом и его не следует поощрять, лучше было бы не упоминать о нем в тексте Конвенции и исключить пункты 2, 3

и 4 из статьи 17. Если Комитет все же решит сохранить пункт 2, его делегация сохраняет свою поправку к этому пункту.

10. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что он поддерживает текст, предложенный ЮНСИТРАЛ, поскольку в нем предусматривается международная санкция в отношении такой практики, которая по-разному толкуется в различных национальных законах и иногда вообще не регулируется национальным правом. Поэтому он считает целесообразным включить международную норму, регулирующую практику выдачи гарантийных писем.

11. Представитель Японии говорит, что норма общего права заключается в том, что условия договора, заключенного между двумя сторонами, не имеют обязательной силы для третьей стороны и что по этой причине нет необходимости указывать эту норму в пункте 2 статьи 17. Однако эта норма не является всеобщей, и даже в странах с общим правом могут быть исключения из правила. Кроме того, пункт 2 идет дальше, чем эта норма, в том отношении, что он предусматривает, что при рассматриваемых обстоятельствах гарантийное письмо не является действительным и не имеет силы в отношении третьей стороны. Реальная проблема заключается в том, следует ли защищать потенциальную жертву обмана; другими словами, следует ли указывать, что документы, выдаваемые в связи со сделкой, должны правильно отражать фактическую ситуацию. Цель обсуждаемых пунктов заключается именно в обеспечении того, чтобы коносаменты правильно отражали существующее положение, и, таким образом, они направлены на укрепление доверия к этим документам и, следовательно, на содействие развитию международной торговли. Санкции, предусмотренные в пунктах 3 и 4, являются сбалансированными, поскольку гарантийное письмо является действительным в отношениях между грузоотправителем и перевозчиком лишь при отсутствии умышленно нанесенного ущерба.

12. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), внося на обсуждение поправку его делегации (A/CONF.89/C.1/L.185), говорит, что причина, по которой его делегация предлагает исключить пункты 3 и 4 статьи 17, заключается в том, что вопросы, затрагиваемые в пункте 3, могут быть урегулированы в соответствии с нормами национального права без ущерба для цели унификации и что вопросы, затрагиваемые в пункте 4, могут быть урегулированы вполне удовлетворительно в соответствии со статьей 8 (см. письменные замечания, документ A/CONF.89/7, стр. 59).

13. Г-н ПАЛЛУА (Югославия) говорит, что по причинам, приведенным делегациями Японии и Соединенных Штатов Америки, его делегация поддерживает поправку Японии, хотя, по его мнению, пункт 2 можно оставить.

14. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) поддерживает аргумент, приведенный делегацией Австралии в пользу сохранения пунктов 3 и 4. Пункт 4 вводит определенное исключение — в случае умышленного нанесения ущерба — из нормы, содержащейся в статье по вопросу об ограничении ответственности. В целом его делегация поддерживает пункты 3 и 4, поскольку они направлены на установление единообразного международного режима, регулирующего гарантии, предоставляемые грузоотправителем.

15. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) указывает обстоятельства, при которых перевозчики выдают грузоотправителям чистые коносаменты для содействия принятию коносамента грузополучателем и банком, открывающим аккредитив. Как правило, чистый коносамент выдается перевозчиком в обмен на гарантийное письмо грузоотправителя. Причина отсутствия в коносаменте каких-либо пометок или оговорок может заключаться в некотором расхождении мнений между грузоотправителем и перевозчиком в отношении объема или веса груза, однако она может также заключаться в преступном тайном сговоре между ними, направленном на нанесение ущерба грузополучателю или какой-либо другой третьей стороне, являющейся держателем коносамента. Учитывая эти соображения, его делегация предпочитает сохранить пункты 2, 3 и 4 текста ЮНСИТРАЛ без изменений.

16. Г-н ЮН (Корея) говорит, что его делегация имеет серьезные оговорки в отношении пунктов 3 и 4 статьи 17, которые, по его мнению, не устанавливают справедливого соотношения между грузоотправителем и перевозчиком. Если состояние груза не соответствует описанию, данному грузоотправителем, перевозчик может либо выдать чистый коносамент в обмен на гарантийное письмо грузоотправителя, либо выдать «нечистый» коносамент, в котором указывается действительное состояние груза. В этом случае перевозчик не несет риск, о котором говорится в пунктах 3 и 4 этой статьи. Однако, поскольку банк может не согласиться принять «нечистый» коносамент, грузоотправитель обычно просит перевозчика выдать ему чистый коносамент в обмен на гарантийное письмо, что не дает каких-либо преимуществ перевозчику.

17. Со своей стороны, перевозчику приходится нести риск, связанный с таким соглашением. Во-первых, он может не получить полной компенсации от грузоотправителя в случае возникновения спора, поскольку сумма компенсации, предусмотренная в гарантийном письме, будет меньше суммы иска. Во-вторых, может пройти много времени с момента получения перевозчиком гарантийного письма до урегулирования претензии. Наконец, грузоотправитель может стать несостоятельным вследствие банкротства или же может исчезнуть. Следовательно, перевозчик находится в менее благоприятном положении по сравнению с грузоотправителем, и единственная защита для него — сделать оговорки и отказаться выдать чистый коносамент. Следовательно, с целью восстановления равновесия между грузоотправителем и перевозчиком его делегация предлагает исключить пункты 3 и 4.

18. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что, по мнению его делегации, статью 17 следует сохранить в том виде, в котором она сформулирована, так как ее положения являются столь же удовлетворительными, как и единая статья, регулирующая этот вопрос во французском законодательстве. Во время рассмотрения вопроса о пересмотре правил, регулирующих выдачу коносаментов, ЮНКТАД намеревалась также осуществить обзор определенной практики, касающейся выдачи коносаментов, которая в прошлом не регулировалась, и в этой связи ссылалась на практику выдачи гарантийных писем.

19. Делегация Франции считает необходимым включить в обсуждаемую Конвенцию вопрос о гарантийных письмах, несмотря на то, что некоторые национальные законодательства регулируют этот вопрос, а некоторые нет. Кроме того, даже если закон конкретной страны содержит законодательные положения относительно гарантийных писем, суд может исходить из того, что такие положения носят лишь вспомогательный характер, и может просто применять Конвенцию. Таким образом, гарантийные письма должны охватываться международной нормой, и это является одним из основных объектов заинтересованности государств — членов ЮНКТАД, которые приняли решение пересмотреть режим коносаментов.

20. Пункт 2 статьи 17 излагает норму, которая может показаться элементарной, однако ее следует подчеркнуть: норму, которая заключается в том, что гарантийное письмо не является действительным по отношению к третьим сторонам. Эта норма образует основу системы гарантий, так как гарантийное письмо является документом, сторонами которого являются грузоотправитель и перевозчик, но который может нанести ущерб третьей стороне, в распоряжении которой находится коносамент. Однако третья сторона не должна страдать от последствий соглашения, заключенного между грузоотправителем и перевозчиком с единственной целью получения чистого коносамента в связи с открытием аккредитива. Поэтому норма, изложенная в пункте 2, является необходимой, и она не может быть исключена в случае принятия нормы, содержащейся в пункте 1.

21. Что касается вопроса о том, какие положения гарантийного письма являются действительными, а какие нет, он поясняет, что цель пункта 3 заключается именно в том, чтобы определить действительность гарантийного письма. Согласно пункту 3 гарантийное письмо — даже если оно является недействительным по отношению к третьим сторонам во исполнение пункта 2 — является действительным между грузоотправителем и перевозчиком, однако лишь постольку, поскольку отсутствует намерение обмануть третьи стороны. Если имеет место обман, гарантийное письмо, которое обычно действительно между грузоотправителем и перевозчиком, становится недействительным не только в отношении третьих сторон, но также в отношениях между самими двумя сторонами. Это объясняет причину санкции, предусмотренной в пункте 4, согласно которой перевозчик теряет право на ограничение ответственности за любой ущерб, понесенный третьей стороной, на том основании, что коносамент не содержал каких-либо оговорок, тогда как перевозчик был осведомлен о существовании таких оговорок и о том, что третьи стороны пострадают от такого ложного заявления. По мнению его делегации, утрата перевозчиком права на ограничение ответственности является самой простой санкцией, и эта санкция также предусмотрена во французском законодательстве, которое никогда не вызывало каких-либо трудностей — и даже наоборот — с момента его вступления в силу.

22. Наконец, он отмечает, что вопрос гарантийных писем должен регулироваться международной нормой в интересах как грузоотправителя, так и грузополучателя, и по этой причине все положения статьи 17, которые находятся в органической связи, следует сохранить в том виде, в котором они сформулированы.

23. Г-н СИМС (Канада) говорит, что по причинам, изложенным представителями Греции, Японии, Италии и Соединенных Штатов Америки, его делегация желает исключить пункты 2, 3 и 4 статьи 17. Это не означает, что его делегация желает отменить практику гарантийных писем: гарантийные письма должны и далее использоваться в соответствии с требованием коммерческой практики. Однако является ли разумной попытка регулировать использование таких писем в Конвенции? Его делегация считает, что гарантийные письма являются частью общего договорного права, тогда как в Конвенции предусмотрен лишь договор морской перевозки грузов. Поэтому попытка регулировать лишь одну часть договорного права может оказаться опасной.

24. Его делегация выражает свое несогласие с теми делегациями, которые, заявляя, что их национальные законодательства в любом случае содержат положения, касающиеся гарантийных писем, тем не менее считают, что положения, касающиеся таких писем, следует включить в Конвенцию. По мнению оратора, статья 17 не достигнет своей цели, ибо она будет регулировать лишь часть вопроса о гарантийных письмах и, видимо, не сможет отвечать всем целям или регулировать все ситуации. Поэтому заинтересованные стороны будут вынуждены полагаться на национальное законодательство, с тем чтобы заполнить пробелы в Конвенции, а последствия будут таковы, что вместо содействия единообразию соответствующих норм Конвенция будет причиной появления новых разногласий.

25. Как в странах общего права, так и в странах римского права национальное законодательство, касающееся гарантийных писем, является гораздо более разработанным, чем норма, предложенная в статье 17, и содержит гораздо больше подробных положений, предусматривающих различные виды обмана. Поэтому, по мнению делегации Канады, положения пунктов 2, 3 и 4 статьи 18 не являются

необходимыми и в любом случае являются неполными.

26. Г-н РАЙ (Аргентина) полностью поддерживает текст ЮНСИТРАЛ, так как он соответствует законодательству Аргентины по этому вопросу. Положения статьи 17 явно сбалансированы в пользу грузоотправителей, особенно экспортирующих стран, так как они облегчают получение ими аккредитивов. Он добавляет, что эти положения следует дополнить сопоставимыми положениями, существующими в законодательстве стран грузополучателей, так как гарантийное письмо является лишь соглашением между грузоотправителем и перевозчиком в рамках действующего национального законодательства и не имеет силы в отношении третьих сторон, в том числе грузополучателя. Если перевозчик выдает чистый коносамент, он несет ответственность перед грузополучателем, однако это не означает, что гарантийное письмо не имеет какой-либо ценности. Кроме того, перевозчик откажется выдавать чистый коносамент в случаях, когда гарантийное письмо может рассматриваться недействительным и не имеющим силы, так как перевозчик не является застрахованным в том случае, если выдано гарантийное письмо. Грузополучатель обеспечен защитой на случай обмана со стороны перевозчика, так как гарантийное письмо не имеет силы по отношению к грузополучателю.

27. В отличие от представителя Канады оратор считает, что проблемы, возникающие в связи с гарантийными письмами, нельзя решать в рамках национального законодательства и что соответствующие нормы следует предусмотреть в международном праве. По этим причинам он поддерживает положения статьи 17, так как они облегчают отношения между перевозчиком и грузоотправителем, в частности в тех случаях, когда грузоотправитель находится в экспортирующей стране.

28. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что он поддерживает текст ЮНСИТРАЛ. Положения статьи 17 направлены на устранение обмана в случае, когда грузоотправитель дает перевозчику гарантийное письмо в обмен на чистый коносамент, на основании которого он может получить банковский кредит. Такая практика наносит ущерб как грузополучателю, так и банкам, выдающим авансы грузоотправителю. Поэтому ее следует запретить. Аргумент, что такая практика будет продолжаться в любом случае, независимо то того, запрещена она международным правом или нет, не является обоснованным, так как невозможно гарантировать такое положение, при котором закон не будет нарушаться. Не является убедительным также и тот аргумент, что данный вопрос уже предусмотрен в законодательстве определенных стран, ибо даже если законодательства всех стран будут содержать положения, касающиеся гарантийных писем, — что пока не соответствует действительности — все равно будет существовать необходимость в нормативных международно-правовых положениях по данному вопросу, чтобы избежать коллизии законов.

29. Необходимо покончить с практикой использования гарантийных писем в целях обмана, так как эта практика угрожает подорвать ценность этих документов и доверие к ним, и это, безусловно, наносит ущерб международной торговле. Поэтому в интересах международной торговли следует сохранить положения статьи 17.

30. Г-н ТАНИКАВА (Япония) отмечает, что согласно пункту 3, если перевозчик или лицо, действующее от его имени, выдало коносамент в обмен на гарантийное письмо с намерением обмануть третью сторону, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя возмещения убытков. Однако чистый коносамент выдается в обмен на гарантийное письмо по просьбе грузоотправителя. Таким образом, если перевозчик виновен в обмане, то виновен также и грузоотправитель, и фактически грузоотправитель является основным делинквентом. В таких обстоятельствах грузоотправитель без труда докажет намерение перевозчика совершить обман, так как он имел те же самые намерения, и, таким образом, он может быть освобожден от своих обязательств, принятых в соответствии с гарантийным письмом, даже в том случае, если он являлся основным делинквентом. Следовательно, в случае принятия пункта 3 остается возможность для грузоотправителя отказать перевозчику в возмещении, которое перевозчик может требовать от него на основании гарантийного письма. Он считает, что такой результат будет несправедливым и что проблемы, вызываемые гарантийными письмами, не следует регулировать на основании частного права, применяемого к взаимоотношениям между перевозчиком и грузоотправителем.

31. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что, по его мнению, пункты 2, 3 и 4 статьи 17 следует исключить по причинам, изложенным, в частности, представителями Канады, Кореи и Японии. В пункте 2 излагается очевидное, а пункт 3, который дает чрезмерно упрощенное решение сложной ситуации, является как лишним, так и неполным, как это справедливо отметил представитель Канады.

32. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что по причинам, уже изложенным представителями Австралии, Индии и Нигерии, пункты 2, 3 и 4 статьи 17 следует сохранить в том виде, в котором они сформулированы в проекте конвенции.

33. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что даже в том случае, если национальное законодательство содержит нормы, касающиеся действительности гарантийных писем, международная унификация этих норм является необходимой. Действительность гарантийных писем, обстоятельства, при которых они не рассматриваются более как действительные, и обстоятельства, при которых ответственность перевозчика становится неограниченной, являются чрезвычайно важными вопросами международной торговли, и вполне естественно, что их следует предусмотреть в Конвенции. Кроме того, статья 17 является компро-

миссом между различными концепциями. По всем этим причинам его делегация считает, что пункты 2, 3 и 4 этой статьи следует сохранить.

34. Г-н ЛАМСДЕН (Ирландия) говорит, что по причинам, уже изложенным другими представителями, он поддерживает проект поправки Японии об изъятии пунктов 2, 3 и 4 статьи 17. В частности, он считает, что вопросы, рассматриваемые в этих пунктах, могли бы быть более эффективно решены в конвенции о праве договоров.

35. Г-н ПТАК (Польша) говорит, что если применяемая в морской торговле практика гарантийных писем должна найти свое отражение в Конвенции, то пункт 2 статьи 17 позволяет это сделать четко и просто. Однако он сомневается в том, что это действительно необходимо. Пункты 3 и 4 статьи 17 необходимо изъять, поскольку вопрос о гарантийных письмах обычно регулируется в законодательстве каждой отдельной страны. Чрезвычайно трудно определить, было ли гарантийное письмо выдано добросовестно. Возложить на перевозчика бремя последствий, связанных с недобросовестной выдачей гарантийного письма, было бы несправедливо, и это никоим образом не способствовало бы устранению гарантийных писем из практики морской торговли. Грузы столь быстро обрабатываются в современных портах, что становится трудным, если не невозможным, проверять количество и состояние погруженного груза. Если перевозчик хочет избежать перерывов в обработке груза, то он вынужден часто выдавать чистый коносамент в обмен на гарантийное письмо. Гарантийное письмо представляет собой гарантию лишь для перевозчика. Оно относится лишь к отношениям между грузоотправителем и перевозчиком. Оно не действует в отношении грузополучателя или держателя коносамента, не содержащего оговорок, который достаточно хорошо защищен положениями, приведенными в пункте 2 статьи 17.

36. Г-н БРЕДХОЛЬТ (Дания) говорит, что, по его мнению, пункт 2 статьи 17 необходимо сохранить, поскольку он имеет чрезвычайно большое значение для защиты интересов третьих сторон. Что касается оставшейся части статьи 17, то его делегация разделяет мнение делегации Сингапура и считает, что было бы лучше урегулировать данную проблему в рамках национального законодательства, особенно в связи с тем, что международные нормы, возможно, не позволят добиться желаемого уровня унификации. Соответственно его делегация высказывается в пользу изъятия пунктов 3 и 4 статьи 17.

37. Г-н ГОНЬИ (Испания) говорит, что, по его мнению, вопрос о гарантийных письмах является одним из вопросов, решение которых требует международной унификации, поскольку в настоящий момент положение в этом отношении является чрезвычайно запутанным. Однако даже если такое единообразие было бы достигнуто, трудно предвидеть, какие могут возникнуть возражения в отношении одобрения текста, в котором данный вопрос рассматривается на основе справедливости, как это имеет место в проекте конвенции. В любом случае его делегация считает важным полностью сохранить текст статьи 17 проекта конвенции. В пункте 3 выражение «любого грузополучателя» необходимо заменить словом «грузополучателя», как это было сделано в статье 16.

38. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ объявляет, что он поставит на голосование поправку Японии, предлагающую изъятие пунктов 2, 3 и 4 статьи 17 проекта конвенции.

39. Г-н АМОРОСО (Италия) и г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорят, что, по их мнению, было бы предпочтительным провести голосование по каждому из пунктов в отдельности.

40. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ просит Комитет принять в принципе решение в отношении сохранения пункта 2 статьи 17. Если Комитет примет решение сохранить пункт 2, то впоследствии будут рассмотрены поправки, относящиеся к этому пункту.

41. *Комитет постановляет сохранить пункт 2 55 голосами против 5 при 6 воздержавшихся.*

42. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ просит Комитет принять решение в отношении изъятия пункта 3 статьи 17.

43. *Комитет постановляет сохранить пункт 3 42 голосами против 19 при 6 воздержавшихся.*

44. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ просит Комитет принять решение в отношении изъятия пункта 4 статьи 17.

45. *Комитет постановляет сохранить пункт 4 42 голосами против 19 при 6 воздержавшихся.*

46. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета рассмотреть поправки, относящиеся к пункту 2 статьи 17.

47. Он предлагает Комитету начать с рассмотрения поправки Соединенных Штатов Америки (A/CONF. 89/C.1/L.67).

48. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация представила свою поправку к пункту 2 на основании предположения о том, что пункт 4 будет изъят. Она считала желательным не распространять действие положений, касающихся ограничения ответственности, на перевозчика, который в обмен на гарантийное письмо воздержался от включения в коносамент оговорок лишь в отношении убытков, понесенных добросовестным истцом, действовавшим, полагаясь на описание груза, данное в коносаменте, но включил оговорки в отношении убытков, связанных с другими причинами. Поскольку такая поправка должна была бы быть рассмотрена перед голосованием пунктов 3 и 4, его делегация снимает ее.

49. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание членов Комитета на поправку Франции к пункту 3 (A/CONF.89/C.1/L.82).

50. Г-н ДУЭ (Франция) напоминает, что при рас-

смотрении статьи 16 Комитет отклонил поправку Франции в отношении изъятия фразы, идентичной выражению, которое его делегация предлагает изъять из статьи 17, однако он постановил заменить слова «включая любого грузополучателя» словами «включая грузополучателя». Поэтому его делегация отмечает, что подобные же редакционные изменения необходимо сделать в пункте 3 статьи 17.

51. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что для приведения пункта 4 статьи 17 в соответствие с положениями пункта 1 статьи 8, пункта 3 статьи 9 и пункта 2*a* статьи 13 Редакционный комитет мог бы рассмотреть вопрос о замене слов «которая действует» другим выражением, свидетельствующим о причинной связи.

52. Г-н ГОНДРА (Испания) отмечает, что редакционное изменение, предложенное представителем Франции, приведет французский и английский тексты статьи 17 в соответствие с испанским текстом. Как предлагается делегацией Соединенных Штатов Америки в ее поправке (A/CONF.89/C.1/L.67), было бы уместно включить в пункт 4 после слов «включая грузополучателя» фразу, уже содержащуюся в пункте 3*b* статьи 16, а именно «которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза».

53. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что, насколько он понимает, первое предложение пункта 3 относится к особому случаю, а именно к случаю, когда перевозчик намеревается обмануть третью сторону. Использование в начале второго предложения выражения «Если в последнем случае» может вызвать путаницу. Поэтому он предлагает заменить эти слова, например, словами «Если в таком случае».

54. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) отмечает, что первое предложение пункта 3 преследует цель охватить два вида ситуаций: во-первых, обычную ситуацию, в которой перевозчик действует добросовестно, и, во-вторых, случай обмана, упомянутый во фразе, начинающейся словами «Если только перевозчик». Поэтому нет необходимости вносить поправку в текст пункта 3.

55. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что если нет возражений, то он будет считать, что Комитет утвердил текст пунктов 3 и 4 статьи 17, и передаст эти пункты в Редакционный комитет вместе с замечаниями, сделанными представителями Франции, Соединенных Штатов Америки и Испании.

56. *Предложение принимается.*

57. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ сообщает членам Комитета о том, что Соединенное Королевство сняло свою поправку к пункту 3 (A/CONF.89/C.1/L.176), и предлагает им перейти к рассмотрению предложения делегации Федеративной Республики Германии в отношении добавления нового пункта к статье 17 (A/CONF.89/C.1/L.170).

58. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии), представляя поправку своей делегации, говорит, что Гаагские правила 1921 года[1] содержали аналогичное положение в пункте 5 статьи IV. Важно оговорить в Конвенции, что перевозчик не может нести ответственность в том случае, если грузоотправитель сознательно сделал ложное заявление в коносаменте. В определенной степени этот новый пункт будет отражать положения, относящиеся к неограниченной ответственности перевозчика.

59. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что он не может поддержать предложение делегации Федеративной Республики Германии, поскольку оно может привести к тому, что перевозчик сможет не нести ответственность ни в одном из случаев.

60. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что если нет возражений, то он будет считать, что Комитет отклонил поправку Федеративной Республики Германии (A/CONF.89/C.1/L.170).

61. *Предложение принимается.*

62. Г-н СОРЕНСЕН (Маврикий) обращает внимание участников на поправки его делегации к статьям 5 и 6 (A/CONF.89/C.1/L.122 и L. 127), содержащие выражение «с утратой или повреждением груза или в связи с грузом», которое использовано в поправке Федеративной Республики Германии и уже отражено в Гаагских правилах и Брюссельском протоколе[2]. Однако он удивлен в связи с тем, что было предложено добавить положения, ограничивающие ответственность перевозчика, в то время как общая мысль сводится скорее к тому, чтобы возложить на перевозчика ответственность за предвидимый и прямой ущерб.

Статья 18

63. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии), представляя поправку своей делегации в отношении изъятия статьи 18 (A/CONF.89/C.1/L. 171), говорит, что существует много возможностей подтверждения договора перевозки, однако документ, свидетельствующий о том, что договор был заключен, никоим образом не позволяет доказать, что груз был передан перевозчику. Согласно определению, принятому в статье 1, коносамент подтверждает принятие или погрузку груза перевозчиком, однако в статье 18 упоминаются документы, отличные от коносамента; поэтому сохранение предположения, сделанного в этом положении, будет означать, что стороны договора смогут выдавать документы, подтверждающие договор, помимо коносамента, только в том случае, если они договорятся в отношении того, что такие докумен-

---

[1] См. The International Law Association, *Report of the Thirtieth Conference*, vol. II, *Proceedings of the Maritime Law Committee*, London, Sweet & Maxwell, Ltd., 1922, p. 269.

[2] См. Société du Journal de la Marine matchande, *Le Droit maritime français*, 20e année, No. 235 (July 1968), p. 396. См. также United Nations, *Register of Texts of Conventions and Other Instruments concerning International Trade Law*, vol. II, p. 180.

ты будут свидетельствовать о приемке груза. По мнению его делегации, это ограничение будет неуместным, и было бы предпочтительным изъять статью 18.

64. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) поддерживает поправку Федеративной Республики Германии.

65. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) говорит, что он поддерживает поправку Федеративной Республики Германии об изъятии статьи 18 и приводит два примера в поддержку этого предложения. Во-первых, в том случае, когда грузоотправитель и перевозчик заключают договор перевозки по телексу, ясно, что второй телекс, посланный перевозчиком, а именно документ, отличный от коносамента, не может подтверждать принятие груза. Во-вторых, в случае, упомянутом в пункте 4 статьи 2 (перевозка груза несколькими отгрузками), ясно, что перевозчик не примет сразу весь груз, упомянутый в договоре перевозки. Его делегация считает, что ЮНСИТРАЛ включила эту статью в проект конвенции с целью помочь грузоотправителям определить свои права в случае утраты или повреждения, имевших место в ходе перевозки. Однако на практике грузоотправитель не столкнется с трудностями при доказательстве того, что перевозчик принял груз, — например, обратившись к перевозчику наземным транспортом, перевезшему груз от предприятия до порта. Кроме того, положения статьи 18, вероятно, вступают в коллизию с положениями статьи 4 относительно периода ответственности.

66. Он говорит, что его делегация снимает свою поправку к статье (A/CONF.89/C.1/L.182) в пользу поправки Федеративной Республики Германии.

67. Г-н ГОНДРА (Испания) говорит, что его делегация имеет серьезные оговорки в отношении настоящей формулировки статьи 18, поскольку с юридической точки зрения документ, подтверждающий заключение договора, не обязательно свидетельствует о том, что договор был выполнен, за исключением случая коносамента, который выполняет такую двойную функцию в соответствии с пунктом 1 статьи 14. Поправка Канады содержит альтернативное решение. Однако, если настоящий текст пункта 18 не будет исправлен, его делегация будет выступать за его изъятие.

68. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) обращает внимание членов Комитета на поправку, представленную делегацией Польши (A/CONF.89/C.1/L.159), которая позволяет разрешить некоторые трудности редакционного порядка.

Заседание закрывается в 13 час.

24-е заседание

Среда, 22 марта 1978 года, 17 час. 15 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет).

A/CONF.89/C.1/SR.24

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.93, L.159 и L.171).**

Статья 18 (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ спрашивает делегации, в частности делегацию Федеративной Республики Германии, согласны ли они отойти от правил процедуры, рассмотрев поправку к статье 18, представленную делегацией Польши (A/CONF.89/C.1/L.159), перед поправкой Федеративной Республики Германии, направленной на изъятие этой статьи (A/CONF.89/C.1/L.171).

2. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что если Комитет одобрит поправку Польши, то делегация Федеративной Республики Германии в этом случае снимет свою поправку.

3. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) подчеркивает, что, представляя свою поправку, делегация Польши не стремится изменить важный принцип статьи 18; она лишь хочет улучшить ее формулировку, которая является неудовлетворительной как с юридической, так и с логической точек зрения.

4. В проекте ЮНСИТРАЛ груз считается в ведении перевозчика с момента принятия им груза. Текст статьи 18 исходит из ложной концепции, поскольку необходимо проводить различие между заключением договора перевозки и принятием груза, что редко совпадает во времени; грузоотправитель не передает груз до тех пор, пока не заключен договор перевозки. Договор перевозки, как правило, принимает форму обязательства по фрахту, однако это обязательство не рассматривается перевозчиком как подтверждение принятия груза, и соответственно документом, констатирующим эти два

акта, является коносамент, выданный во исполнение обязательства по фрахту. Следовательно, коносамент является единственным документом, выполняющим одновременно две функции подтверждения, и проект конвенции не приписывает эти функции никакому другому документу; документ, отличный от коносамента, рассматривается лишь как подтверждающий договор перевозки, однако не подтверждающий принятия груза. Эту проблему можно было бы решить, либо изъяв эту статью, как предлагает Федеративная Республика Германии, либо изменив ее таким образом, чтобы сохранить первоначальный принцип, однако уточнить, что документ, отличный от коносамента, выданный перевозчиком для констатации принятия груза для перевозки, является доказательством prima facie принятия груза перевозчиком. Таким образом, излишне добавлять, что этот документ является также доказательством договора перевозки.

5. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика), затрагивая поправки, предложенные делегацией в документе A/CONF.89/C.1/L.93, говорит, что она может согласиться с поправкой Польши при условии уточнения того, что перевозчик не может выдать без согласия грузоотправителя документ, отличный от коносамента, подтверждающий заключение договора перевозки.

6. Г-н ФАХИМ (Египет) говорит, что его делегация с трудом может согласиться с текстом ЮНСИТРАЛ, однако она возражает против полного изъятия статьи 18. Он поддерживает поправку Польши, которая соответствует установленной практике.

7. Г-н ВАИТИТУ (Кения) отмечает, что поправка Польши значительно изменяет смысл текста ЮНСИТРАЛ. Делегация Кении считает, что этот текст в его настоящей формулировке устанавливает лишь презумпцию, которую всякий может отклонить, утверждая, что в конкретном случае документ, отличный от коносамента, не является свидетельством принятия груза.

8. Г-н МАРСИАНОС (Греция) считает, что настоящий текст статьи 18 лишен смысла; действительно, документ, отличный от коносамента, не может свидетельствовать одновременно о заключении договора перевозки и о приеме груза. Представитель Греции предпочитает изъять эту статью, однако в ином случае он предпочел бы поправку Польши.

9. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что если он правильно понимает, то статья 18 направлена на обеспечение того, чтобы всякий раз, когда выдается документ, отличный от коносамента, для подтверждения договора перевозки, этот документ мог бы быть также принят как доказательство приема груза перевозчиком. Этот текст может создать трудности для перевозчика, выдавшего такой документ, но не принявшего груза; однако, как отметил представитель Кении, речь идет лишь о презумпции, которая может быть отклонена перевозчиком.

10. Основные черты коносамента в том виде, в каком они определены в пункте 6 статьи 1, не ограничиваются двумя функциями, упомянутыми представителями Польши: подтверждение договора перевозки и приема груза. Коносамент является также обязательством со стороны перевозчика в отношении передачи груза против этого документа. Поэтому было бы ошибкой считать, что документ, отвечающий первым двум условиям, обязательно является коносаментом, и распространять эту гипотезу на другие документы, заменяющие его. Поправка Польши найдет более широкую поддержку, если после слов «является доказательством prima facie» будут вставлены слова «договора перевозки и». Делегация Сьерра Леоне могла бы, следовательно, поддержать эту поправку; в ином случае она предпочла бы сохранение первоначального текста.

11. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) говорит, что его делегация считает, что фраза, предложенная представителем Сьерра Леоне, является полностью приемлемой; она поможет рассеять сомнения делегаций, считающих необходимым уточнить, что данный документ является доказательством заключения договора перевозки.

12. Г-н МАРСИАНОС (Греция) и г-н ФАХИМ (Египет) заявляют, что они могут согласиться с поправкой Польши вместе с подпоправкой, предложенной делегацией Сьерра Леоне.

13. Г-н ПОПОВ (Болгария) говорит, что его делегация поддерживает первоначальную поправку Польши без включения слов, предложенных представителем Сьерра Леоне.

14. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что его делегация высказывается за сохранение проекта статьи 18, разработанного ЮНСИТРАЛ. Основной заслугой проекта является провозглашение доктрины, согласно которой перевозчик, выдавший документ помимо коносамента, не может отрицать существования договора перевозки или фактического приема груза в зависимости от того или иного случая.

15. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация, как и делегация Болгарии, предпочитает первоначальный текст, предложенный Польшей. Дополнение, предложенное делегацией Сьерра Леоне, не удовлетворительно, учитывая, что документ, выданный для подтверждения приема груза, может лишь быть простой констатацией такого приема, что не может рассматриваться как доказательство заключения договора перевозки.

16. Г-н РЕЙСХОФЕР (Австрия) присоединяется к представителю Соединенного Королевства. Делегация Австрии одобряет первоначальную поправку Польши, согласно которой документ, помимо коносамента, констатирует прием груза перевозчиком для перевозки и может, следовательно, рассматриваться как подтверждение prima facie приема груза,

поскольку эти два факта являются аналогичными. Однако делегация Австрии не может согласиться с подпоправкой, предложенной представителем Сьерра Леоне; заключение договора перевозки и прием груза нельзя сопоставить, поскольку один из этих двух актов может иметь место независимо от другого.

17. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), выступая по поводу предложения Германской Демократической Республики (A/CONF.89/C.1/L.93), отмечает, что важно уточнить, что документ помимо коносамента не может быть выдан без согласия грузоотправителя.

18. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что поправка Польши с внесенной в него поправкой делегацией Сьерра Леоне приемлемо для делегации Индии; оно, безусловно, улучшает первоначальный текст, хотя и вносит несколько иной акцент.

19. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) предлагает в духе компромисса следующим образом изменить подпоправку делегации Сьерра Леоне: «заключения договора перевозки и». Таким образом, будет выражено первоначальное намерение делегации Польши, которое сводится к уточнению того, что документы помимо коносамента, выданные для констатации приема груза, свидетельствуют также о заключении договора перевозки и о приеме этого груза.

20. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что он может согласиться с предложением представителя Польши, которое отвечает его пожеланиям.

21. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что устные предложения делегаций Сьерра Леоне и Польши взаимоприемлемы для этих делегаций, говорит, что он будет считать, что Комитет не рассматривает более первоначальную поправку Польши. Он предлагает участникам ограничить свои замечания рассмотрением измененной поправки Польши.

22. Г-н МАЛЕЛА (Заир) поддерживает поправку Польши в ее измененной форме.

23. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что, по его мнению, первоначальный текст ЮНСИТРАЛ является значительно более логичным. Поправки, направленные на его замену, отходят от мысли о том, что важным является не тот факт, что перевозчик выдал документ, констатирующий заключение договора, а тот факт, что он выдал свидетельство о приеме груза.

24. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что трудность с текстом ЮНСИТРАЛ сводится к тому, что первое положение свидетельствует о том, что документ помимо коносамента может рассматриваться как договор перевозки. С этой точки зрения первоначальная поправка Польши представляет собой улучшение по сравнению с существующим текстом, и делегация Франции может его поддержать.

25. Что же касается второго положения поправки Польши в ее измененном виде, то делегация Франции считает бесполезным предусматривать, что документ помимо коносамента свидетельствует prima facie о заключении договора перевозки. Было бы предпочтительно опустить это положение, поскольку оно лишь устраняет гибкость, которая проявляется в текущей практике в данной области. Важно сказать, что эти документы могут prima facie свидетельствовать о приеме груза.

26. Наконец, с точки зрения редакции делегация Франции считает, что первое положение исправленной поправки Польши должно быть изменено таким образом, чтобы включить ссылку на документ перевозки, несмотря на то что речь идет лишь о приеме груза. Г-н Дуэ предлагает, следовательно, заменить слова «когда перевозчик выдает иной, чем коносамент, документ, подтверждающий получение груза для перевозки» словами «когда перевозчик выдает документ перевозки помимо коносамента...».

27. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что делегация Соединенных Штатов благоприятно относится к первоначальной поправке Польши и что она не может, следовательно, согласиться с устными поправками, которые были сделаны по этому вопросу. С этими изменениями документ, констатирующий лишь прием груза, может в определенной степени свидетельствовать также о заключении договора перевозки. Содержание и характер договора представляют собой, однако, вопросы, которые, должны решаться в каждом случае в зависимости от обстоятельств и которые не могут регулироваться положением такого рода. Г-н Хоннольд считает, следовательно, что Комитет должен проголосовать отдельно первоначальную поправку Польши и ее новый вариант. Если это предложение получит поддержку, то делегация Соединенных Штатов будет голосовать в пользу первоначального предложения и против его последнего варианта.

28. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), выступая по порядку ведения заседания, говорит, что, насколько он понимает, Комитет больше не рассматривает первоначальную поправку Польши. Члены Комитета должны, следовательно, ограничить свои замечания этой поправкой с внесенными в нее устно подпоправками делегацией Сьерра Леоне и представителем Польши.

29. Г-н КАСТРО (Мексика), поддерживая предложение Франции, подчеркивает, что целью статьи 18 в том виде, в каком она была разработана в ходе переговоров, прошедших в ЮНСИТРАЛ, является обеспечение того, чтобы в Конвенцию было включено положение, относящееся к документу перевозки помимо коносамента. Часто случается, что для небольших партий груза выдается лишь открытый полис, а не коносамент. Полис, как правило, выдается в порту назначения или в определенных случаях на борту судна.

30. Г-жа ЮЗОФ (Малайзия), поддерживая замечания представителя Австралии, говорит, что текст

ЮНСИТРАЛ имеет еще и дополнительное преимущество, выделяя доказательственную силу документов, отличных от коносамента, в том, что касается заключения договора перевозки и приема груза. Однако эти два события происходят не одновременно, и, по мнению делегации Малайзии, первоначальный текст представляет собой средство давления в этом смысле, поскольку он устанавливает презумпцию, которая может быть отклонена на основе фактов, изложенных перевозчиком.

31. Г-н ВУРЕХ (Либерия) говорит, что делегации Либерии трудно будет поддержать поправку Польши с внесенными в нее подпоправками, поскольку могут иметь место обстоятельства, когда перевозчик не соглашается или отказывается перевезти груз. Кроме того, нельзя согласиться с тем, что простая расписка свидетельствует о заключении договора перевозки.

32. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) говорит, что существуют значительные различия между текстом ЮНСИТРАЛ и поправкой Польши с внесенными в нее изменениями: действительно, намерение, провозглашенное в тексте ЮНСИТРАЛ, сводилось к констатации договора перевозки, в то время как измененная поправка Польши касается приема груза. Могут возникнуть трудности в отношении приема груза перевозчиком, учитывая, что договор перевозки должен содержать описание груза, по поводу которого он заключается. Оратор предлагает, следовательно, изменить нынешний текст таким образом, чтобы предусмотреть, что документ, отличный от коносамента, свидетельствует prima facie о заключении соглашения в отношении перевозки груза, описанного в документе, а не о фактическом приеме груза перевозчиком.

33. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету согласовать поправку Польши (A/CONF.89/C.1/L.159) с внесенными в нее устными подпоправками представителями Сьерра Леоне и Польши.

34. *Поправка с внесенными в нее изменениями принимается 21 голосом против 15 при 34 воздержавшихся.*

35. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария), выступая по мотивам своего голосования, говорит, что, если бы устная подпоправка Сьерра Леоне и поправка Польши были поставлены на голосование раздельно, он голосовал бы против первой и за вторую.

36. Г-н ДУЭ (Франция) предлагает направить в Редакционный комитет устную подпоправку, которую он предложил в отношении поправки Польши.

37. Г-н КАСТРО (Мексика), г-н МАРТОНЬИ (Венгрия) и г-н ФУКС (Австрия) поддерживают это предложение.

38. Г-н МАРСИАНОС (Греция) и г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) возражают против него.

39. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать предложение Франции.

40. *Предложение отклоняется 22 голосами против 18 при 23 воздержавшихся.*

41. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) напоминает, что его делегация заявила о своей готовности снять свою поправку (A/CONF.89/C.1/L.171), если поправка Польши (A/CONF.89/C.1/L.159) будет принята Комитетом. Однако Комитет голосовал не за текст последней, а за измененный текст в соответствии с устными подпоправками, предложенными делегациями Сьерра Леоне и Польши. Г-н Гантен просит поэтому Комитет проголосовать за поправку делегации Федеративной Республики Германии.

42. Г-н АМОРОСО (Италия) поддерживает это предложение, в частности, по той причине, что большое число воздержавшихся во время голосования пересмотренной поправки Польши свидетельствует о том, что мнение Комитета по статье 18 по-прежнему неодинаково.

43. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) также считает, что результаты голосования свидетельствуют об определенном неудовлетворении, существующем среди членов Комитета. Однако Комитет столкнется с процедурными трудностями, если он согласится с предложением представителя Федеративной Республики Германии. В этих условиях Комитет мог бы, вероятно, назначить небольшую группу из числа своих членов, с тем чтобы попытаться разработать удовлетворительный текст, который он рассмотрел бы впоследствии.

44. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что его делегация могла бы согласиться с предложением представителя Норвегии.

45. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что, по мнению делегации Сьерра Леоне, всякая новая попытка открыть прения по вопросу об изъятии статьи 18, предложенном в документе A/CONF.89/C.1/L.171, будет противоречить решению, уже принятому Комитетом, которое сводится к сохранению статьи 18 при условии учета поправки, предложенной в документе A/CONF.89/C.1/L.159, с внесенными в нее устными изменениями делегациями Сьерра Леоне и Польши.

46. После прений процедурного характера, в ходе которых выступили г-н ГЕЙРОС (Бразилия), г-н ГОРБАНОВ (Болгария), г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии), г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия), г-н СЛОАН (представитель Генерального секретаря) и г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции), Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что делегация Федеративной Республики Германии не будет настаивать на том, чтобы Комитет изучил поправку, содержащуюся в документе A/CONF.89/C.1/L.171, при условии, что Конференция попытается разрешить на пленарном заседании трудности, которые возникают у многих делегаций в связи с содержанием статьи 18.

47. *Предложение принимается.*

48. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) говорит, что ввиду продолжительности прений, прошедших по статье 18, и для ускорения работы Комитета делегация Германской Демократической Республики снимает свою поправку (A/CONF.89/C.1/L.93).

Заседание закрывается в 19 час. 30 мин.

25-е заседание

Четверг, 23 марта 1978 года, 10 час. 10 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF.89/C.1/SR.25

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.12, L.27, L.44, L.46, L.68, L.78, L.136, L.137, L.152, L.181)**

Статья 13 (окончание)

Пункт 3

1. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) доводит до сведения, что его делегация не возражает больше против одобрения Комитетом пункта 3 статьи 13.

2. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что если нет возражений, то он будет считать, что Комитет одобряет пункт 3 статьи 13 и направляет его в Редакционный комитет.

3. *Предложение принимается.*

Статья 19

Пункт 1

4. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть наиболее отличающуюся от первоначального текста поправку к пункту 1, которая была представлена делегацией Японии в документе (A/CONF.89/C.1/L.27).

5. Г-н ТАНИКАВА (Япония) отмечает, что пункт 1 охватывает очевидные повреждения. В соответствии с нынешним текстом пункта 1, если грузополучатель направляет письменное уведомление перевозчику об утрате или повреждении не позднее дня, следующего за днем передачи груза, он может оспорить презумпцию того, что груз был передан перевозчиком в том виде, в каком он описан в транспортном документе, или, в случае отсутствия такого документа, в хорошем состоянии, при отсутствии контроля в момент его передачи. Вот почему в тот момент, когда груз передается грузополучателю, он должен проверить состояние, в котором находится груз. Если в результате этого контроля он обнаружит, что груз был утрачен или поврежден, грузополучатель или лицо, действующее от его имени, должны уведомить перевозчика до передачи груза или в момент такой передачи. Однако это важное правило не отражено в нынешнем тексте пункта 1.

6. Кроме того, если грузополучатель направляет такое письменное уведомление об утрате или повреждении позднее, чем на следующий день после дня передачи ему груза, предполагается, что такая утрата или повреждение произошли в момент передачи груза, даже если они произошли впоследствии. Зачем возлагать на перевозчика обязательства доказывания того, что он передал грузополучателю груз в хорошем состоянии? Более того, поскольку часто трудно направить письменное уведомление даже в момент передачи груза, поправка Японии предусматривает, что грузополучатель может соответствующим образом устно уведомить перевозчика и позднее письменно подтвердить свои замечания в течение 24 часов.

7. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) поддерживает поправку Японии, которая позволяет согласовать проект конвенции с действующим в этой области международным правом. Любое правило, позволяющее грузополучателю направлять уведомление об утрате или повреждении после передачи груза, неизбежно влечет за собой возникновение разногласий в отношении вопроса о том, действительно ли утрата или ущерб, упомянутые в уведомлении, произошли до передачи груза, когда перевозчик еще нес соответствующую ответственность. Делегация Великобритании приветствует также идею о предоставлении грузополучателю возможности подачи устного уведомления с последующим письменным подтверждением в течение 24 часов.

8. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) понимает мотивы, которыми руководствовалась делегация Японии, предлагая свою поправку, однако считает, что по причинам практического порядка уведомление об утрате или повреждении должно всегда осуществ-

ляться в письменной форме. Вот почему он предпочитает нынешний текст пункта 1.

9. Г-н СТУРМС (Нидерланды) поддерживает поправку Японии в том, что важно как можно раньше уведомить перевозчика обо всех повреждениях, нанесенных грузу, и что в результате необходимо уполномочить грузополучателя сделать такое уведомление сначала в устной форме.

10. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) высказывается в пользу нынешней формулировки пункта 1, которая предоставляет грузополучателю определенный временной период, для того чтобы поступить к изучению груза и обнаружению возможных повреждений, которые не могут быть выявлены сразу (например, случай с перевозкой груза в контейнерах). Кроме того, если грузополучатель получает одновременно большое количество груза, он не может, безусловно, проконтролировать состояние всего груза на месте.

11. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) не может согласиться с поправкой Японии, поскольку она обязывает грузополучателя осуществлять сначала устное уведомление и позднее подтверждать его в письменной форме. Однако, каким образом грузополучатель может доказать, что он действительно осуществил устное уведомление, если перевозчик не захочет этого признать? Такое положение может привести к многочисленным спорам, в то время как текст, разработанный ЮНСИТРАЛ, требует со стороны грузополучателя лишь письменного уведомления.

12. Г-н СЕВОН (Финляндия) отмечает, что поправка Японии затрагивает лишь очевидные повреждения и не связана для его делегации с какими-либо трудностями в этой области. В соответствии с нынешним режимом грузополучатель должен сообщить перевозчику о повреждениях, нанесенных грузу в момент передачи, в то время как проект конвенции разрешает проблему, которая может возникнуть у грузополучателя в этой связи, предоставляя ему определенный временной период. Однако фактически как проект конвенции, так и поправка Японии могут вызвать споры, поскольку в соответствии с проектом может возникнуть вопрос, когда фактически были нанесены повреждения грузу, а в соответствии со своей поправкой, — действительно ли было устное уведомление. Однако в целом поправка Японии представляется предпочтительней первоначального текста, и делегация Финляндии может ее поддержать.

13. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) не может поддержать поправку Японии, которая представляется ему недостаточно четкой.

14. Г-н МАСУД (Пакистан) не может поддержать поправку Японии, поскольку мысль о предоставлении грузополучателю права на осуществление устного уведомления может привести к возникновению многочисленных споров.

15. Г-н ДУЭ (Франция) считает, что поправка Японии, очевидно, вносит определенную сложность как в нынешнюю систему, в соответствии с которой грузополучатель направляет письменное уведомление перевозчику в день передачи груза, так и в проект конвенции, который предоставляет грузополучателю возможность направлять письменное уведомление перевозчику на следующий день после дня передачи груза. Кроме того, грузополучателю трудно будет доказать, уведомил ли он устно перевозчика о повреждениях, нанесенных грузу. Принятие поправки Японии способствует сохранению нынешнего режима, открывая вместе с тем возможности для возникновения споров. Следовательно, единственно возможным решением является решение, предусмотренное в проекте конвенции.

16. Г-н АМОРОСО (Италия) также предпочитает первоначальный текст, поскольку поправка Японии носит еще более ограничительный характер, чем Гаагские правила в отношении сроков, которыми располагает грузополучатель для осуществления проверки состояния груза.

17. Г-н НЗАПУ (Заир) считает, что поправка Японии не приведет к возникновению практических трудностей в стране, имеющей все современные средства связи, однако, например в случае Заира, страны в основном с сухопутными границами, порт которой расположен в тысячах километров от промышленных центров, грузополучателю трудно будет письменно подтвердить телефонное уведомление в течение 24 часов.

18. Г-н ЛИ (Корейская Республика) поддерживает поправку Японии, которая представляет собой компромисс между Гаагскими правилами и проектом конвенции.

19. Г-н ВАНСЕК (Объединенная Республика Камерун) разделяет точку зрения, выраженную представителем Франции в отношении поправки Японии, и высказывается за сохранение первоначального текста.

20. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование поправку Японии A/CONF.89/C.1/L.27.

21. *Поправка отклоняется 46 голосами против 7 при 9 воздержавшихся.*

22. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что поправка Соединенных Штатов Америки (A/CONF.89/C.1/L.68) к пункту 1 статьи 19 снята, и предлагает Комитету рассмотреть поправку Уганды (A/CONF.89/C.1/L.152) к тому же пункту.

23. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что первая часть поправки Уганды к пункту 1 касается исключительно английского варианта текста. Вторая и третья части поправки образуют единое целое и сводятся к замене в данном пункте слов «транспортном документе» словом «коносаменте», поскольку транспортный документ еще не получил свое определение, и документ, упомянутый в пункте 1, представляется коносаментом.

24. Г-н СЕВОН (Финляндия) возражает против поправки Уганды, сводящейся к замене «транспортного документа» «коносаментом» по причине последствий, которые могут возникнуть в связи с этим изменением в отношении статьи 18, и поддерживает текст ЮНСИТРАЛ.

25. Г-н ДУЭ (Франция) уточняет, что Рабочая группа ЮНСИТРАЛ намерена использовать термин «транспортный документ»; действительно, предметом настоящей Конвенции является осуществление не только договора перевозки, связанного с выдачей коносамента, но и договора перевозки, связанного с выдачей других документов. Поэтому термин «транспортный документ» имеет то преимущество, что он более широкий и охватывает также договоры, зафиксированные в транспортных документах, отличных от коносамента, т. е. договоры, охватываемые Конвенцией. Поэтому важно сохранить термин «транспортный документ».

26. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) поддерживает текст ЮНСИТРАЛ по причинам, изложенным делегациями Франции и Финляндии.

27. Г-жа ДИОП (Сенегал) также считает, что термин «коносамент» определенным образом ограничивал бы действие пункта 1, учитывая положения статьи 18, согласно которым документ, отличный от коносамента, может быть выдан в подтверждение договора перевозки.

28. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что поправка Уганды не получила поддержки и что он считает, что Комитет отклонил ее.

29. *Предложение принимается.*

30. *Пункт 1 принимается без изменений и передается в Редакционный комитет.*

31. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) обращает внимание Комитета на редакционный вопрос, который должен быть учтен Редакционным комитетом в отношении формулировки статьи 19. Всякий раз, когда в данной статье упоминается перевозчик, делегация СССР хотела бы, чтобы это упоминание относилось также к капитану судна и к агентам перевозчика, с тем чтобы они рассматривались как представители перевозчика в целях настоящей статьи. Это предложение вытекает из пункта 3 статьи 4, где говорится, что в пунктах 1 и 2 настоящей статьи «ссылка на перевозчика или грузополучателя означает, помимо перевозчика или грузополучателя, также служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя». Настоящая формулировка статьи 19 представляется ограничительной, поскольку упоминается лишь перевозчик. Возможно, Редакционный комитет сможет отыскать более удовлетворительную формулировку в плане, упомянутом г-ном Лебедевым, которая применялась бы во всей статье 19, например в форме нового пункта 7.

32. Г-н АМОРОСО (Италия), г-н ФУКС (Австрия) и г-н БАЙЕРС (Австралия) также считают, что в этом смысле необходимо уточнить текст.

33. Г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) зачитывает текст, который можно было бы добавить к статье 19 и который сформулирован по образцу пункта 3 статьи 4: «В целях настоящей статьи упоминание перевозчика, фактического перевозчика или грузополучателя означает, помимо прочего, служащих или агентов перевозчика или грузополучателя, соответственно».

34. Г-н КАСТРО (Мексика) отмечает, что пункт 3 статьи 4 предусматривает исключение, в то время как предложение Советского Союза направлено на введение определения общего порядка, которое необходимо также включить в статью 18 и, возможно, в другие статьи.

35. Г-н ГОНДРА (Испания) спрашивает, разве определение перевозчика, в том виде, в каком оно было зачитано г-ном Висом или составлено в других выражениях, не было ранее включено в первую статью вместе с другими определениями. Он отмечает, что в некоторых статьях под перевозчиком понимается основное лицо, занимающееся перевозкой, а в других статьях этот термин означает иное.

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегации СССР оформить в письменном виде текст, который она предлагает добавить к статье 19, и говорит, что Комитет обратится к этому вопросу в конце рассмотрения этой статьи.

37. *Предложение принимается.*

Пункт 2

38. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что все пять поправок по пункту 2 предлагают изменить сроки, оговоренные в этом пункте. Перед тем как представить их на рассмотрение Комитета, Председатель предлагает делегациям проголосовать вопрос о том, действительно ли Комитет желает изменить сроки, оговоренные в тексте ЮНСИТРАЛ, а именно срок в 15 дней. В зависимости от результатов голосования эти поправки будут впоследствии рассматриваться или нет.

39. *Предложение принимается.*

40. Комитет постановляет не изменять сроки, установленные в пункте 2 статьи 19, 43 голосами против 13 при 6 воздержавшихся.

41. *Пункт 2 принимается и направляется в Редакционный комитет.*

Пункт 3

42. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть пункт 3 статьи 19, к которому были сделаны две поправки, одна — Объединенной Республикой Танзанией, а другая — Угандой (A/CONF.89/C.1/L.137 и A/CONF.89/C.1/L.152).

43. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что поправка его делегации к пункту 3 статьи 19 направлена на замену слов «сторонами» словами «перевозчиком и грузополучателем, их служащими и агентами», поскольку слово «сторонами» в первый раз появляется в тексте проекта конвенции.

44. Г-жа ДИОП (Сенегал) отмечает, что слово «parties» не фигурирует во французском тексте и что слово «contradictoire», которое в нем фигурирует, предполагает, что проверка была проведена обеими сторонами, то есть перевозчком и грузополучателем. Поэтому поправка Уганды представляется ей как не относящаяся к французскому тексту.

45. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) видит со своей стороны определенные преимущества в поправке Уганды, поскольку термин «стороны» может означать не только перевозчика и грузополучателя, но и также их служащих или агентов. Эта поправка представляется поэтому ему полезной в той степени, в какой она уточняет текст пункта 3.

46. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает направить поправку Уганды в Редакционный комитет, как и поправку Объединенной Республики Танзании, которая носит чисто редакционный характер и относится лишь к тексту на английском языке.

47. *Предложение принимается.*

Пункт 4

48. *Пункт 4 принимается.*

Пункт 5

49. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть поправки к пункту 5 статьи 19, представленные Грецией (A/CONF.89/C.1/L.12), Соединенным Королевством (A/CONF.89/C.1/L.78) и Канадой (A/CONF.89/C.1/L.181).

50. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) говорит, что поправка, представленная его делегацией к пункту 5, образует часть комплекса предложений в отношении ответственности в случае задержки в сдаче, связанных с решением, которое Комитет примет в отношении общего режима ответственности. Поэтому ему представляется предпочтительным отложить рассмотрение этой поправки до тех пор, пока Комитет не выскажется в отношении статьи 5.

51. Г-н МОНТГОМЕРИ считает, что, установив период в 21 день, по истечении которого грузополучатель не может больше требовать возмещения за задержку в сдаче, пункт 5 существенно сократил сферу действия других положений, относящихся к задержке в сдаче и включенных в настоящую Конвенцию. Действительно, в таких больших странах, как Канада, или в странах, не имеющих выхода к морю, между доставкой груза в порт назначения и их передачей грузополучателю может пройти очень большой период времени. Поэтому сроки, установленные в пункте 5, являются слишком короткими и не соответствуют духу общих положений, относящихся к задержке в сдаче. Вот почему делегация Канады предлагает установить период в 60 дней, который также может оказаться слишком коротким в отдельных случаях, однако который будет более разумным. Его делегация отмечает, что в отличие от других пунктов статьи 19, касающихся бремени доказывания, пункт 5 касается утраты права требовать возмещения в случае задержки в сдаче. Поэтому ему представляется необходимым продлить предусмотренный период до 60 дней, если существует стремление сделать это право реальным.

52. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что его делегация, напротив, предлагает сократить до 10 или 15 дней сроки, установленные в пункте 5. Эти сроки представляются ему излишними, поскольку они рассчитаны «после дня передачи груза грузополучателю» и исключают соответственно период между прибытием груза в порт выгрузки и его передачей грузополучателю. С другой стороны, грузополучатель должен лишь уведомить перевозчика о том, что он может воспользоваться своим правом потребовать возмещения за повреждения без уточнения, к чему сводятся эти повреждения. Поэтому период в 12 дней будет вполне достаточным для того, чтобы сделать такое заявление.

53. Г-н НЕЛЬСОН (Гана) хотел бы знать, касаются ли сроки, предложенные Канадой в своей поправке, возбуждения иска, связанного с нанесением повреждений, или лишь представления уведомления об утрате или повреждениях.

54. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) говорит, что речь идет лишь об уведомлении, которое грузополучатель должен направить перевозчику в соответствии с пунктом 5.

55. Г-н БАЙЕРС (Австралия) поддерживает поправку Канады. Пункт 5 проводит, по его мнению, совершенно неоправданное различие между утратой, понесенной в результате задержки в сдаче, и другими формами утраты. Он не намеревается возвращаться к этому различию, которое стало предметом оживленного обсуждения в рамках ЮНСИТРАЛ и которое является результатом компромисса между различными затронутыми интересами; однако он считает, что было бы справедливым в качестве ответной меры увеличить срок, за пределами которого грузополучатель, пострадавший от задержки в сдаче, полностью теряет право требовать возмещение за ущерб, который он фактически понес. По его мнению, было бы разумным ликвидировать различие в рассмотрении ущерба, нанесенного задержкой в сдаче, и другими формами ущерба, удлинив период, в течение которого грузополучатель может заявить о своем праве на возмещение в случае утраты или повреждения, нанесенных задержкой в сдаче. Этот период должен не только позволить грузополучателю принять груз и оценить последствия задержки в сдаче в отношении различных обстоятельств, но и учесть время, истекшее между

сдачей груза в порту и его сдачей грузополучателю. Представитель Австралии, следовательно, выступает за установление периода в 60 дней, как это предложил представитель Канады.

56. Г-н МАСУД (Пакистан) поддерживает без оговорок поправку Канады по причинам, указанным представителем Австралии. По его мнению, положение, фигурирующее в пункте 5, относится скорее к статье 20, поскольку в последней устанавливается исковая давность, за пределами которой грузополучатель не имеет больше права обращаться с рекламацией.

57. Г-н РЕЙСХОФЕР (Австрия) также поддерживает поправку Канады по причинам, указанным представителем Канады и представителем Австралии. Срок в 21 день, установленный в пункте 5 статьи 19, представляется ему слишком коротким, поскольку часто трудно определить последствия задержки в сдаче.

58. Г-н ЛУКАБУ-К'ХАБУДЖИ (Заир) говорит, что Заир, как и Канада, является очень большой страной, и связь в нем чрезвычайно затруднена. Поэтому ему кажется, что трудно будет согласиться с периодом в 21 день, установленным в пункте 5. Фактически речь идет о том, чтобы знать, в какой момент груз необходимо считать доставленным: является ли этот момент тем моментом, когда груз переходит владельцу, или же тем моментом, когда он передается агенту? Учитывая проблемы, которые могут возникнуть во многих странах, представитель Заира считает, что поправка Канады заслуживает того, чтобы ее учли. По его мнению, эта поправка должна быть скорее отражена в статье 20, в которой рассматривается вопрос об исковой давности.

59. Г-н КХУ (Сингапур) отмечает, что уведомление, предусмотренное в пункте 5, является важным, поскольку, если оно не направляется перевозчику в предусмотренные сроки, право на возмещение за задержку утрачивается. Стремление удлинить этот срок до 60 дней никоим образом не противоречит интересам перевозчика. Последний знает, что груз был передан грузополучателю с задержкой, и уведомление служит лишь цели предупреждения о том, что грузополучатель собирается потребовать возмещения. Поэтому нет необходимости быть строгим и ограничиться периодом в 21 день, в течение которого грузополучатель может передать письменное уведомление перевозчику. Следовательно, делегация Сингапура полностью поддерживает поправку Канады.

60. Г-н ДУЭ (Франция) считает, что нельзя установить срок, применимый в отношении уведомления о возмещении за задержку, без учета срока, предусмотренного в отношении уведомления за утрату или очевидные повреждения, установленные в пункте 1, а также без учета срока, предусмотренного в пункте 2 в отношении уведомления за утрату или очевидные повреждения. Если груз запаздывает, грузополучатель заранее знает об этом еще до его прибытия, и у него есть время заранее обдумать, какой ущерб нанесет ему эта задержка. Любой добросовестный грузополучатель может в течение 3 дней уведомить перевозчика о своем намерении возбудить позднее иск за ущерб, связанный с такой задержкой. Трудно понять, в чьих интересах предоставить грузополучателю двухмесячный период для размышлений. Важно также, чтобы перевозчик безотлагательно знал, будет или нет предъявлена рекламация со стороны грузополучателя. Возмещение за задержку представляет уже само по себе существенное новшество, с которым не все делегации согласны. Если сверх того будут установлены особо сложные условия в связи с установлением слишком большого периода для предоставления простого уведомления о возбуждении возможного иска, некоторые делегации еще больше будут склонны отклонить положение, относящееся к возмещению за задержку в сдаче. Срок в 21 день, предусмотренный в пункте 5, является более чем достаточным.

61. Г-н МАРСИАНОС (Греция) доводит до сведения, что, для того чтобы позволить Комитету сэкономить время, делегация Греции снимает свою поправку (A/CONF.89/C.1/L.12). Он хотел бы отметить, что срок, предусмотренный в пункте 5, начинается не с момента выгрузки груза в порту разгрузки, а с момента передачи груза грузополучателю.

62. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ принимает к сведению снятие поправки Греции.

63. Г-н УАЛЛА (Объединенная Республика Камерун) говорит, что его мнение было прекрасно изложено представителями Канады, Австралии и Заира. Делегация Камеруна поддерживает поправку Канады.

64. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) говорит, что делегация Швейцарии поддерживает период в 21 день, предусмотренный в проекте конвенции, поскольку этот период соответствует периоду, предусмотренному в Варшавской конвенции и в конвенции о перевозке грузов дорожным транспортом, что позволяет иметь унифицированный период независимо от вида перевозки.

65. Г-н НДАВУЛА (Уганда) считает, что было бы хорошо, в частности для стран, не имеющих выхода к морю, чтобы грузополучатель имел период больше чем в 21 день, для того чтобы направить уведомление перевозчику. Более продолжительный период позволит в конечном счете преодолеть технические трудности в плане направления соответствующих сообщений и мирно урегулировать с перевозчиком вопрос о возмещении за задержку в сдаче. Вот почему делегация Уганды полностью поддерживает проект поправки Канады.

66. Г-жа ЮЗОФ (Малайзия) считает, что удлинение срока, предусмотренного в пункте 5, позволит приспособить применение Конвенции к условиям и конкретным потребностям отдельных стран. Поэтому она поддерживает поправку Канады.

67. Г-н ПОГУНЕК (Чехословакия) поддерживает без оговорок поправку Канады. Он считает, что, с

точки зрения его страны, не имеющей выхода к морю, период в 21 день, предусмотренный в пункте 5, является слишком коротким. И, если после передачи груза его агенту в порту выгрузки грузополучатель не направит письменного уведомления перевозчику в установленные сроки, он будет лишен всех средств получения возмещения от перевозчика. Кроме того, г-н Погунек обращает внимание Комитета на тот факт, что Конвенция МГК предусматривает срок в 60 дней.

68. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) считает, что срок в 21 день, предусмотренный в пункте 5, является вполне удовлетворительным, поскольку грузополучатель должен лишь довести до сведения, что он намеревается потребовать возмещения за задержку в сдаче и что фактически, начиная с момента констатации задержки, он может направить перевозчику предусмотренное уведомление даже до прибытия груза.

69. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) считает, что, согласно положениям пункта 5 статьи 19, срок, в течение которого грузополучатель может направить уведомление перевозчику, начинается с того дня, когда груз передается грузополучателю в порту разгрузки, поскольку именно с этого момента прекращается ответственность перевозчика. Предусмотренный период начинается, следовательно, с момента передачи груза в ведение агента грузополучателя в порту разгрузки. Если существует стремление, чтобы период, предусмотренный в отношении направления уведомления перевозчику, начинался с момента передачи груза грузополучателю в том месте, в каком он должен получить этот груз в пункте, расположенном не на побережье, то необходимо изменить редакцию ряда статей. Поскольку делегация Германской Демократической Республики не намеревается делать устного предложения, она может лишь поддержать поправку Канады.

70. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада) считает предпочтительным удлинить период, предусмотренный в пункте 5 статьи 19, чем предусмотреть изменение редакции многих статей. Кроме того, он не может сравнить последствия положений пунктов 1 и 2 статьи 19 с последствиями положений пункта 5 той же статьи. Пункты 1 и 2 лишь перелагают бремя доказывания, и при этом грузополучатель не теряет права возбуждения иска против перевозчика. В отличие от этого, положения пункта 5 сводятся к тому, что грузополучатель теряет право на всякое возмещение, если он не направил уведомление перевозчику в установленные сроки.

71. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование поправку Канады.

72. *Поправка принимается 32 голосами против 27 при 9 воздержавшихся.*

73. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ доводит до сведения, что текст пункта 5 статьи 19 с внесенными в него поправками будет направлен в Редакционный комитет.

Заседание закрывается в 13 час.

26-е заседание

Четверг, 23 марта 1978 года, 17 час. 40 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF.89/C.1/SR.26

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.13, L.28, L.46, L.172, L.190)

Статья 19 (продолжение)

Предлагаемый новый пункт

1. Г-н МАСУД (Пакистан), внося на обсуждение поправку своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.190), цель которой заключается в том, чтобы добавить к статье 19 пункт 7, говорит, что в соответствии с пунктами 1 и 2 этой статьи перевозчик имеет право на получение соответствующего уведомления в случаях утраты или повреждения груза. Цель предлагаемого нового пункта заключается в том, чтобы обеспечить аналогичное право для грузоотправителя.

2. Делегации, возможно, будут иметь различные мнения в отношении периода уведомления, предусмотренного в предлагаемом новом пункте. Однако этот вопрос является редакционным; его делегация надеется, что Комитет прежде всего рассмотрит принцип включения в статью 19 положения, заключающегося в документе A/CONF.89/C.1/L.190.

3. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что, по мнению его делегации, было бы только справедливо, если бы грузоотправитель, как и перевозчик, имел право на соответствующее уведомление об утрате или по-

вреждении. Его делегация поддерживает принцип дополнительного пункта, предлагаемого в документе A/CONF.89/C.1/L.190, и выражает надежду на то, что все члены Комитета поддержат его.

4. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что цель положений предлагаемого нового пункта существенно отличается от цели положений пунктов 1 и 2 статьи 19. Если грузоотправитель в течение сроков, предусмотренных в статье 19, не делает уведомления об утрате или повреждении груза, то пункты 1 и 2 означают только, что передача груза будет доказательством prima facie того, что груз был сдан, как это указано в транспортном документе; другими словами, грузоотправителю придется доказывать, что груз был утрачен или поврежден. Однако теперь грузоотправитель находится в аналогичном положении, даже если он не направил перевозчику соответствующее уведомление, поскольку грузоотправитель, требующий возмещения убытков, в любом случае должен доказывать характер и степень повреждения или утраты груза. С другой стороны, предлагаемый новый пункт направлен на то, чтобы в тех случаях, когда перевозчик не делает уведомления в течение установленного времени, считалось, что он не понес какой-либо утраты или повреждения по вине или небрежности грузоотправителя, что является несправедливым несоответствием.

5. Пятнадцатидневный период не является практически возможным сроком, в течение которого можно выявить ущерб, причиненный судну грузом; в особенности это касается линейных перевозок, поскольку невозможно проводить осмотр всякий раз после выгрузки отдельной партии.

6. Предлагаемое положение является не только практически неосуществимым, для того чтобы его можно было включить в Конвенцию, но и основано на подходе, не содержащемся в каких-либо правовых системах всего мира. В частности, что касается правовых систем стран континентальной Европы, то обязательство направить соответствующее уведомление о повреждении груза первоначально лишало грузополучателя возможности предъявлять требование, если он не предупредил об этом заранее; Гаагские правила превратили это положение в презумпцию juris tantum того, что груз сдается в хорошем состоянии. Однако никто и не думал о наложении аналогичного обязательства на судно по той простой причине, что в отличие от груза судно не находится под охраной грузополучателя и что труднее установить ущерб, нанесенный судну, чем ущерб, нанесенный грузу.

7. Таким образом, греческая делегация не может поддержать предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.190.

8. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что новая Конвенция в существующей формулировке налагает обязанности и обязательства как на перевозчика, так и на грузоотправителя. Поэтому было бы только справедливо, если бы в Конвенции содержались какие-либо положения, определяющие санкции, применяемые при несоблюдении сторонами своих обязанностей; эти санкции должны применяться как к перевозчику, так и к грузоотправителю. По этой причине его делегация поддерживает новый пункт 7, предложенный делегацией Пакистана.

9. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что цель подачи уведомления заключается в том, чтобы другая затронутая сторона знала о существующей претензии и чтобы таким образом можно было обеспечить любые имеющиеся доказательства. Было бы только справедливым, если бы выгоды, связанные с таким уведомлением, распространялись как на грузоотправителя, так и на перевозчика. Поэтому его делегация поддерживает принцип включения положения, содержащегося в предложенном новом пункте, хотя она может и не согласиться со сроками, упомянутыми в документе A/CONF.89/C.1/L.190.

10. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) задает вопрос о том, являются ли слова «считается, что перевозчик» в документе A/CONF.89/C.1/L.190 окончательным условием, как это предусмотрено в пункте 5 статьи 19.

11. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что это не так. Предложение предусматривает лишь презумпцию, которая, несомненно, может быть опровергнута.

12. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что требования, налагаемые на грузоотправителя, должны также налагаться на перевозчика. Поэтому его делегация поддерживает предложение делегации Пакистана о том, чтобы добавить пункт 7 к статье 19.

13. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) говорит, что ее делегация может принять принцип предложенного нового пункта, который содержится в современных правовых системах. Однако предлагаемый срок уведомления продолжительностью в 15 дней означает, что лишнего времени у перевозчика не будет; таким образом, с тем чтобы оказать ему помощь, можно указать в пункте 1 статьи 15, что в коносаменте должны содержаться адрес и наименование грузоотправителя.

14. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что случай, которого касается предложение делегации Пакистана, отличается от случая, охватываемого положениями пунктов 1 и 2 статьи 19. Во-первых, ущерб, причиненный грузу, можно установить гораздо быстрее, чем ущерб, причиненный судну; во-вторых, может оказаться затруднительным установить своевременно контакт с грузоотправителем, как было указано представителем Норвегии. Кроме того, через 15 дней после выгрузки части своего груза судно может все еще находиться в море, а это означает, что требование о том, что ущерб должен быть обнаружен и уведомление о нем должно быть направлено в течение 15 дней, является практически неосуществимым.

15. Предлагаемый пункт устанавливает слишком жесткое условие для перевозчика. Если мы хотим установить взаимные обязательства для грузоотправителя и перевозчика, необходимо сформулировать

предложение в другой форме. Делегация Франции не может поддержать предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.190.

16. Г-н НИАНГ (Сенегал) говорит, что его делегация в принципе может принять предлагаемый новый пункт, однако считает, что требуется дополнительное время, для того чтобы изучить его детали в связи с проблемами, которые необходимо рассмотреть при решении вопроса о том, каким должен быть срок уведомления.

17. Г-н СЕВОН (Финляндия) говорит, что его делегация может принять предложение Пакистана при том условии, что можно будет опровергнуть презумпцию о том, что перевозчик не понесет никакой утраты или повреждения по вине или небрежности грузоотправителя.

18. Г-н МЕГДЖИ (Объединенная Республика Танзания) говорит, что его делегация поддерживает предложение, содержащееся в документе A/CONF. 89/C.1/L.190, поскольку оно обеспечило бы справедливое распределение обязательств между грузоотправителем и перевозчиком.

19. Что касается предложения о том, что будет трудно выявить ущерб, причиненный судну грузом, то следует указать, что груз, причинивший ущерб судну, несомненно, причинит ущерб другим грузам, и этот факт будет совершенно очевидным, особенно во время разгрузки.

20. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация возражает против предложения Пакистана по причинам, изложенным представителем Франции. Вопрос заключается не только в применении взаимных положений к тем, которые содержатся в пунктах 1 и 2 статьи 19; характер и обстоятельства ущерба, причиненного судну, могут существенно отличаться от характера и обстоятельств ущерба, причиненного грузу; ущерб, причиненный судну, вполне может оставаться невыявленным в течение значительного времени, и определение его может оказаться длительной и сложной процедурой. Если в новую Конвенцию будет включен этот предлагаемый новый пункт, то в каждом порту погрузки необходимо будет проводить инспекцию и осмотр. Таким образом, это положение является практически неосуществимым и поэтому не может быть принято.

21. Г-н АМОРОСО (Италия) присоединяется к замечаниям представителя Франции и говорит, что принимать предложение Пакистана было бы нецелесообразным. Идея, лежащая в основе этого предложения, по существу рассматривалась в ходе дискуссии в рамках ЮНСИТРАЛ, и было решено не включать ее в текст существующего проекта конвенции, который является тщательно разработанным компромиссным текстом.

22. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) говорит, что, прежде чем Комитет примет решение в отношении поправки, предложенной Пакистаном, необходимо уточнить значение презумпции, предусмотренной в предлагаемом тексте. Его делегация понимает это положение таким образом, что если перевозчик не направляет грузоотправителю уведомления в течение 15 последовательных дней после утраты или повреждения, то это считается доказательством prima facie того, что перевозчик не понес какой-либо утраты или повреждения. Поэтому предлагается изменить текст этого предложения таким образом, чтобы предусмотреть, что если не будет представлено доказательств об обратном, то предполагается, что перевозчик не понес какой-либо утраты или повреждения по вине или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов. Аналогичным образом, Комитету следует учитывать проблемы, которые могут быть вызваны предлагаемым периодом уведомления в связи с трудностями выявления ущерба, о чем говорили предыдущие ораторы.

23. Г-н ПТАК (Польша) говорит, что трудно принять твердую позицию в отношении предложения Пакистана, поскольку оно поднимает новый вопрос, который никогда прежде не изучался Рабочей группой или другими органами ЮНСИТРАЛ, связанными с подготовкой проекта конвенции. До настоящего времени требование о том, чтобы уведомление об утрате или повреждении направлялось перевозчиком, как предусмотрено в этом предложении, не соответствовало обычной практике. Представляется, что это требование не является необходимым, и в любом случае его будет трудно соблюдать, особенно когда судно загружено и находится в открытом море, поскольку в распоряжении перевозчика имеется чрезвычайно короткий период времени, в течение которого он должен заявить, что судно понесло утрату или повреждение в связи с виной или небрежностью грузоотправителя, его служащих или агентов. Совершенно иначе дело обстоит в том случае, когда грузополучатель проверяет на суше, имели ли место утрата или повреждение сданного груза, и направляет перевозчику соответствующее уведомление.

24. По мнению его делегации, интересы грузоотправителя соответствующим образом защищены положениями статьи 12, согласно которым он не несет ответственности за ущерб, причиненный судну, если только перевозчик не докажет наличие вины или небрежности. Бремя доказывания в таком случае лежит на перевозчике. Предложение Пакистана, устанавливающее дополнительную презумпцию «невиновности» грузоотправителя в случае повреждения, трудно принять при существующих условиях морских перевозок. Для грузоотправителя трудно определить в течение 15 дней, был ли ущерб причинен в результате погрузочных операций, осуществленных грузоотправителем, его служащими или агентами. До тех пор, пока вся эта проблема не будет изучена более тщательно, его делегация не может согласиться с предложением Пакистана.

25. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что, по мнению его делегации, предложение Пакистана не направлено на установление неопровержимой презумпции или на то, чтобы препятствовать принятию

каких-либо мер. Если это предположение является неправильным, то его делегация вынуждена возражать против предложения Пакистана, поскольку она твердо считает, что не должно быть лишения права подачи иска по причине неподачи уведомления. На предыдущем заседании его делегация сделала аналогичное заявление в отношении пункта 5 статьи 19. Это предложение может вызвать проблемы в связи со статьями 20 и 21, однако несомненно, что делегация Пакистана уже приняла или примет их во внимание. Его делегация готова согласиться в принципе с установлением требования о том, что перевозчик, желающий возбудить судебное дело против грузоотправителя в связи с виной или нарушением договора, должен сделать об этом соответствующее уведомление при том условии, что все обстоятельства будут соответствующим образом выявлены, поскольку как перевозчик, так и грузоотправитель имеют право на справедливый режим по Конвенции, и при том условии также, что формулировка текста будет улучшена.

26. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что он с самого начала пытался пояснить, что обсуждение предложения Пакистана должно ограничиваться принципом, заключенным в нем. Основной принцип, изложенный в статье 19, заключается в том, что если грузополучатель не уведомляет перевозчика об утрате или повреждении груза, то это является доказательством prima facie того, что груз был сдан в хорошем состоянии, и было бы лишь справедливо установить аналогичную презумпцию в пользу грузоотправителя в том случае, если перевозчик не направляет ему уведомления. Некоторые делегации выразили сомнение в связи со случаями, при которых утрата или повреждение, причиненные судну, могут быть скрытыми, однако то же соображение касается и груза, и поэтому он не считает этот аргумент весьма убедительным. Вопрос о различии между явными и скрытыми утратой или повреждением регулируется пунктами 1 и 2 статьи 19. В случае явного повреждения период уведомления составляет только 1 день, в то время как в случае скрытого повреждения — 15 дней. В своем предложении его делегация выбрала более продолжительный из этих периодов, однако она готова принять любое разумное предложение о продлении его. Очевидно, этот вопрос можно было бы обсудить в Рабочей группе. Что касается выраженных сомнений в отношении презумпции, устанавливаемой в предложении, то он указывает, что эта презумпция аналогична презумпции, установленной в пункте 1, и слово «считается» в шестой строке предложения его делегации было преднамеренно использовано вместо слова «признается». Однако этот вопрос также можно более тщательно рассмотреть в небольшой редакционной группе.

27. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по вопросу о принципе, заключенном в предложении Пакистана, о том, чтобы добавить новый пункт к статье 19 (A/CONF.89/C.1/L.190), при условии улучшения формулировки текста.

28. *Предложение принимается 27 голосами против 19 при 19 воздержавшихся.*

29. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), выступая по мотивам голосования, говорит, что, по мнению его делегации, предложение Пакистана провозглашает полезный принцип, однако ставит слишком много проблем, как стилистических, так и по существу, и поэтому не может на настоящем этапе быть передано в Редакционный комитет. По мнению его делегации, формулировку текста следует изменить с учетом комментариев, высказанных в ходе дискуссии, и она хотела бы, чтобы эта функция была осуществлена Рабочей группой под председательством представителя Пакистана.

30. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что будет создана рабочая группа для пересмотра текста предложения Пакистана. Голосование по окончательному тексту будет проведено позднее.

31. Можно также создать рабочую группу для обсуждения предложения делегации СССР о добавлении нового пункта к статье 19. Текст, выработанный группой, можно обсудить на следующий день.

Статья 20

32. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство), внося на обсуждение предложенную его делегацией поправку к пункту 1 статьи 20 (A/CONF.89/C.1/L.177), говорит, что по очевидным причинам существуют разногласия в вопросе о соответствующем периоде, в течение которого должно быть начато судебное или арбитражное разбирательство. По мнению его делегации, простой период в один год, предусмотренный в существующих правилах, может препятствовать урегулированию споров между сторонами и будет содействовать возбуждению судебного разбирательства в конце этого периода в тех случаях, когда стороны не смогли до этого прийти к соглашению или собрать необходимые доказательства. Следовательно, его делегация предлагает, чтобы основной период исковой давности длился один год, но чтобы в тех случаях, когда в течение этого срока лицо, предъявляющее требование, направляет лицу, которое, как предполагается, несет ответственность, письменное уведомление о своем намерении возбудить иск совместно с данными, достаточными для определения иска, срок исковой давности продлевался до двух лет. Это предложение отражает торговую практику большого числа недавних споров и способствовало бы возбуждению судебного разбирательства и урегулированию споров.

33. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), выступая по вопросу редакционного характера, говорит, что было бы желательно привести формулировку статьи 20 в соответствие с аналогичными положениями Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров от 1974 года. Он предлагает передать этот вопрос в Редакционный комитет.

34. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что это будет сделано.

35. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что его делегация поддерживает предложение Соединенного Королевства, являющееся разумным компромиссом. В интересах как перевозчика, так и грузоотправителя не устанавливать слишком продолжительный период исковой давности, поскольку стороны судебного разбирательства стремятся обеспечить быстрое урегулирование. Поэтому, как правило, годичный срок будет достаточным, однако, согласно предложению, этот срок в случае необходимости может быть продлен до двух лет путем подачи письменного уведомления.

36. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша), г-н ПОПОВ (Болгария), г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) и г-н ПАЛЛУА (Югославия) также поддерживают это предложение.

37. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что он не видит пользы в этом предложении, по крайней мере для грузоотправителя. Введение положения о том, что основание для подачи иска утрачивается, если не было сделано уведомления, не уменьшает, а увеличивает неопределенность, поскольку такое уведомление должно быть представлено в соответствующей форме для того, чтобы основания для подачи иска сохранялись. По его мнению, четкий период в два года следует предпочесть неопределенному периоду в один год.

38. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация опасается того, что временный предел для подачи письменного уведомления не будет служить основной цели срока исковой давности, которая заключается в противодействии возбуждению судебного разбирательства. Кроме того, поскольку уведомление о повреждении должно направляться согласно пунктам 1 и 2 статьи 19, всегда будет возникать вопрос о том, удовлетворяет ли это уведомление требованиям дальнейшего уведомления, предусмотренного в этом предложении. По этим причинам его делегация не может поддержать это предложение.

39. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), выступая за сохранение текста в существующей формулировке, говорит, что, по его мнению, предложение Соединенного Королевства вызывает значительные трудности для лица, предъявляющего требование. Во многих случаях это лицо вынуждено подавать иск через агента перевозчика, коммерческое предприятие которого может находиться на очень большом расстоянии. Агент, в свою очередь, должен связаться с перевозчиком и стороной, против которой выдвинут иск. Вследствие этого может пройти много месяцев, прежде чем лицо, предъявляющее требование, узнает, будет ли урегулирован его иск или же он должен обратиться в суд. В его собственной стране значительное число таких исков пока еще не урегулировано. Поэтому он считает, что предпочтительнее установить двухлетний срок исковой давности.

40. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация твердо возражает против этого предложения по причинам, приведенным представителями Австралии и Соединенных Штатов Америки. Кроме того, все аспекты этого вопроса уже подробно обсуждались Рабочей группой ЮНСИТРАЛ, которая сделала вывод о том, что срок исковой давности продолжительностью менее двух лет не является достаточным.

41. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) отмечает, что срок исковой давности является частью каждой правовой системы и что целью его является обеспечить стабильность и определенность в юридических отношениях.

42. По его мнению, предложение Соединенного Королевства является разумным компромиссом между двумя возможными сроками исковой давности, и поэтому он может принять его. Однако он предлагает исключить последнюю фразу «вместе с данными, достаточными для определения иска», поскольку лицо, подающее требование, может не иметь возможности представить все необходимые данные для определения иска в течение одного года.

43. Г-н ПОГУНЕК (Чехословакия) говорит, что его делегация предпочла бы сохранить текст в существующей формулировке, поскольку, по его мнению, рассматриваемое предложение вызывает неопределенность. Кроме того, этот вопрос уже тщательно рассматривался Рабочей группой ЮНСИТРАЛ.

44. Г-н АТТАР (Ирак) говорит, что его делегация также предпочитает сохранить существующий текст. По его мнению, положение об уведомлении, содержащееся в этом предложении, накладывает бремя на грузоотправителя.

45. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что его делегация не может принять предложение Соединенного Королевства, поскольку это предложение, налагающее обязательство на лицо, предъявляющее требование, направить письменное уведомление и представить данные, достаточные для определения его иска, в течение одного года, равнозначно установлению срока исковой давности продолжительностью в один год. Он не знает, отражает ли это предложение практику, существующую в странах общего права, однако в странах с гражданским правом не допускается возможность установления истцом срока исковой давности по своему усмотрению.

46. Его делегация твердо придерживается мнения о том, что срок исковой давности — продолжительностью в один или же в два года — должен быть четко определенным и окончательным, и она возражает против любой смешанной системы, согласно которой такой срок может быть продлен на условиях, которые четко не определены. Лично он предпочитает двухлетний срок исковой давности, поскольку он обеспечивает лицу, предъявляющему требование, большую защиту и также соответствует сроку исковой давности, установленному в ряде других транспортных конвенций.

47. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что предложение Соединенного Королевства (A/CONF.89/C.1/L.177) не получило поддержки явного большинства. Поэтому он предлагает Комитету провести голосование по этому предложению.

48. *Предложение отклоняется 47 голосами против 13 при 3 воздержавшихся.*

49. Г-н АВРАМЕАС (Греция) говорит, что, учитывая результат голосования по предложению Соединенного Королевства, он снимает предложение своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.13) об установлении срока исковой давности продолжительностью в один год.

50. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что по той же причине он снимает аналогичное предложение его делегации (A/CONF.89/C.1/L.28).

51. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на предложение, представленное Норвегией (A/CONF.89/C.1/L.46), о том, чтобы добавить новую статью 20-*бис*.

52. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) снимает предложение своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.46).

Заседание закрывается в 20 час. 10 мин.

27-е заседание

Пятница, 24 марта 1978 года, 11 час. 40 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF.89/C.1/SR.27

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.14, L.29 и Corr.1, L.45, L.69, L.94, L.150, L.172, L.180, L.187, L.188, L.192, L.195, L.197)**

Статья 21

Предложение об исключении статьи

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегации Союза Советских Социалистических Республик высказать свои соображения по предложенной им поправке (A/CONF.89/C.1/L.188).

2. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) подчеркивает, что проблемы юрисдикции, которым посвящена статья 21 проекта конвенции, являются чрезвычайно сложными и их можно рассматривать как объект для специальной конвенции. Иными словами, они выходят за рамки обсуждаемого проекта конвенции, и поэтому статью 21 следует исключить.

3. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) поддерживает предложение СССР. С учетом вытекающих трудностей, представляется разумным в данный момент исключить этот вопрос из конвенции и рассмотреть его в рамках норм частного международного права или других соответствующих норм.

4. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) говорит, что он убежден в том, что статья 21 явится причиной появления серьезных трудностей. Конкретное судно, перевозящее различные грузы, будет перевозить грузы, отправляемые несколькими грузоотправителями и охватываемые различными коносаментами. Различные грузоотправители или грузополучатели будут иметь возможность обращаться в различные суды, несмотря на то что случай, в связи с которым осуществляется судопроизводство, является одним и тем же. Будет не только затруднено применение статьи 21, но также и не будет уважаться сам принцип pacta sunt servanda. Вопросы юрисдикции являются слишком сложными, чтобы решать их на Конференции. Наилучшим способом явится разработка общего решения, но на более позднем этапе и после более тщательного изучения по сравнению с теми возможностями, которые имелись на Конференции. Поэтому его делегация поддерживает предложение Советского Союза.

5. Г-н РАЙ (Аргентина) заявляет, что он поддерживает исключение статьи 21, ибо в аргентинском законодательстве содержатся положения, по которым грузополучатель может в любом случае представлять дело на рассмотрение аргентинских судов в порту разгрузки, даже если коносамент содержит оговорку в отношении юрисдикции. Если статья 21 будет сохранена, Аргентина обратится с просьбой о внесении в нее поправки, предложенной в документе A/CONF.89/C.1/L.195.

6. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) поддерживает поправку Союза Советских Социалистических Республик. Он считает опасным включение в конвенцию положений, касающихся юрисдикции. Определенные государства связаны заключенными соглашениями об юрисдикции, и положения этих соглашений могут противоречить положениям ста-

тьи 21. Если, например, на рассмотрении суда недоговаривающегося государства представлено дело о невыполнении норм, изложенных в Конвенции, договаривающееся государство может оказаться обязанным выполнять вынесенное решение, хотя оно могло быть вынесено судом, не предусмотренным статьей 21. Поэтому это договаривающееся государство может столкнуться с опасностью нарушения положений пункта 3 статьи 21. Исключение статьи 21 устранит такие трудности.

7. Г-н КОВА-АРРИА (Венесуэла) говорит, что если существует необходимость унифицировать в Конвенции нормы частного международного права, то следует сохранить текст, предложенный ЮНСИТРАЛ, особенно учитывая то, что этот текст является компромиссом и составлен благоприятным образом в отношении прав грузополучателя. Поэтому его делегация возражает против поправки СССР.

8. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что статья 21 касается вопросов, в отношении которых в настоящее время существует значительная неопределенность и несправедливость. Что касается неопределенности, г-н Хоннольд обращает внимание участников на подробное заявление, содержащееся в томе III *Ежегодника* ЮНСИТРАЛ. Что касается несправедливости, причиной которой являются существующие нормы, основанием для ее возникновения служит тот факт, что в соответствии с законодательством многих стран единственным местом, где может быть начат судебный процесс, является место, отдаленное от того места, где произошло нарушение, связанное с договором перевозки, и где должны быть найдены доказательства того, что грузы достигли места своего назначения поврежденными. Основные нормы, изложенные в статье 21 ЮНСИТРАЛ, представляют собой компромисс между крайними позициями: одна состоит в том, что любую оговорку о частичной отмене следует рассматривать как действительную; а другая — в том, что такие оговорки должны быть полностью запрещены с тем, чтобы дать истцу возможность возбудить судебное дело против перевозчика, независимо от местонахождения судна. Цель этой статьи заключается в том, чтобы установить равновесие между этими двумя крайними позициями, которое позволит начать судебный процесс в одном из мест, с которым связаны нарушения, касающиеся договора перевозки. Делегация Соединенных Штатов Америки считает, что статья 21 помогает исправить недостатки норм, в настоящее время применяемых в отношении морской перевозки. Поэтому она поддерживает ее.

9. Г-н СЕВОН (Финляндия) считает, что положения, касающиеся юрисдикции, составляют один из существенных элементов проекта конвенции. Как уже было сказано, фактическая ситуация является неприемлемой. Нельзя также считать приемлемым то, что положения национального законодательства препятствуют утверждению статьи 21 проекта конвенции. Делегация Финляндии не может поддержать поправки СССР.

10. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) выступает за сохранение статьи 21, которая дает возможности по своему выбору предъявлять иск в суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из мест, перечисленных в пункте 1. Эта статья положит конец практике включения в коносаменты оговорок о юрисдикции, указывающих суды, в которых может быть начат судебный процесс. С другой стороны, представитель Чили подчеркнул, что Гаагские правила и Брюссельский протокол были подвергнуты критике за то, что они не предусматривают предоставления юрисдикции судам порта разгрузки, хотя именно он является тем местом, где возбуждается бóльшая часть исков, связанных с утратой или ущербом. Более того, многие коносаменты содержат положения, предусматривающие урегулирование споров в соответствии с внутренним правом конкретной страны, то есть на основании закона, иного, чем тот, который применяется в порту разгрузки. Пункт 1*c* статьи 21 предусматривает, что истец может предъявить иск в суде, в пределах юрисдикции которого находятся порт погрузки и порт разгрузки. Поэтому его делегация убеждена в том, что новая формула, содержащаяся в статье 21, является разумным компромиссом.

11. Г-н АЛЬ-АЛАВИ (Оман) подчеркивает императивный характер документа о перевозке, отмечая, что стороны его не являются равными, ибо в ходе переговоров почти во всех случаях на грузоотправителя возлагается обязанность устанавливать условия перевозки, особенно в отношении принятия оговорок, предусматривающих юрисдикцию судов. Поэтому его делегация поддерживает статью 21, которая устанавливает справедливое равновесие между интересами грузоотправителя и перевозчика.

12. Г-н БАЙЕРС (Австралия) присоединяется к аргументам, приведенным представителями Соединенных Штатов Америки и Финляндии в пользу сохранения статьи 21. Он добавляет, что, поскольку в Конвенции говорится о правах и обязанностях как грузоотправителя, так и перевозчика, эти права, в случае возникновения разногласий, останутся мертвой буквой, если истец не сможет ими воспользоваться в компетентном суде. Поэтому статья 21 предназначена для того, чтобы обеспечить уважение прав, изложенных в Конвенции, и, следовательно, имеет существенное значение. Исключение этой статьи будет означать исключение прав и обязанностей, предусмотренных в Конвенции.

13. Г-н КАСТРО (Мексика) указывает, что Мексика в целом как импортер готовых изделий из высокоразвитых стран является страной назначения, которая в рамках существующей системы, усиленной практикой оговорок о юрисдикции, не располагает средствами защиты по отношению к перевозчикам. Именно поэтому грузополучатели, которые находятся за тысячи миль от суда, на рассмотрение которого должны быть переданы споры, часто не могут обеспечить защиту своих прав. Г-н Кастро отмечает, что, с другой стороны, приняв решение о разработке конвенции о морской перевозке грузов, ЮНСИТРАЛ подчеркнула, что включение в коно-

саменты оговорок о юрисдикции является одной из форм практики, подлежащих исключению из морской торговли. Поэтому его делегация возражает против предложения Советского Союза.

14. Г-н КАВАННА (Италия) говорит, что он будет испытывать трудности в принятии существующей в настоящее время формулировки статьи 21, которая, по его мнению, устанавливает режим, еще более несправедливый, чем тот, который был утвержден в 1924 году. Принятие существующего текста будет целиком и полностью противоречить текущей тенденции в отношении свободы сторон. Поэтому делегация Италии поддерживает идею об исключении статьи 21 или по крайней мере ее радикальном изменении.

15. Г-н ДУЭ (Франция) напоминает, что во время обсуждения этого вопроса в рамках ЮНСИТРАЛ его делегация поддержала идею о включении в проект конвенции статьи по вопросу о юрисдикции. Более того, когда в ЮНКТАД возник вопрос о пересмотре Гаагских правил, ЮНКТАД сочла необходимым принять меры, направленные на предотвращение злоупотреблений, которые могут возникнуть в связи с оговорками о юрисдикции, с одной стороны, и в связи с применением национальных законов, которые вносят необоснованные различия в отношении стран и способствуют возникновению неопределенности, с другой стороны, ЮНСИТРАЛ, которая изучила подробно этот вопрос, пришла к выводу о том, что отсутствие положений, аналогичных тем, которые содержатся в статье 21, повлечет за собой возникновение ряда неудобств.

16. Было бы утопией считать возможным заключение общей конвенции о юрисдикции и приведении в исполнение судебных решений, которая связывала бы участников так же, как и обсуждаемая конвенция, и, если имеются документы по данному вопросу, они имеют двусторонний или региональный характер. Говорить о том, что данную проблему следует урегулировать ссылкой на национальные законы, означает подчинение ее нормам коллизионного права и оставление нерешенным вопроса о том, что следует рассматривать компетентной юрисдикцией. Как отметил представитель Финляндии, если законодательство государства — участника Конвенции не соответствует положениям статьи 21, его необходимо изменить.

17. Г-н ДУЭ отмечает, что во Франции большинство грузоотправителей могут принять оговорки о юрисдикции в той мере, в какой они имеют возможность вести свободные переговоры с перевозчиками, однако подчеркнул, что это относится не ко всем странам. Для большинства стран, особенно стран Группы 77, эта статья является одним из основных аспектов реформы существующей системы и, хотя она не относится к тем положениям, которые составляют часть «комплекса», она соответствует интересам унификации права и защиты грузоотправителей.

18. Г-н НИЛЬСОН (Гана) говорит, что он не может поддержать предложение Советского Союза, так как законы государств отличаются друг от друга, и необходимо гармонизировать и унифицировать практику в отношении юрисдикции. С другой стороны, перевозчики, как правило, находятся в более преимущественном положении по сравнению с грузоотправителями, в отношении которых они устанавливают оговорки о юрисдикции. Таким образом, перевозчики выбирают суды, которые являются более благоприятными с их точки зрения, тогда как статья 21, предусматривая возможность сторон передавать вопрос компетентному суду, в пределах юрисдикции которого находится порт разгрузки, отвечает интересам не только грузоотправителя, но также и перевозчика, который, как правило, представлен агентом в соответствующем порту.

19. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование предложение Советского Союза A/CONF.89/C.1/L.188 об исключении статьи 21.

20. *Предложение отклоняется 50 голосами против 11 при 7 воздержавшихся.*

Пункт 1

21. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) представляет поправку своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.94), предусматривающую дополнение пункта 1 словами «если стороны не условились об ином», цель которой состоит в том, чтобы обеспечить защиту принципа свободы договора. Ее делегация считает, что заявление о том, что иск может быть предъявлен в любом месте, указанном в договоре о морской перевозке (подпункт *d*), с одной стороны, и сохранение за истцом права выбора на предъявление иска в любом суде противоречат друг другу. Поэтому ее делегация предложила также исключить пункт 1*d*.

22. Однако ее делегация не настаивает на второй части своей поправки, цель которой заключается в том, чтобы сократить количество вариантов, имеющихся в распоряжении истца.

23. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) поддерживает предложение Германской Демократической Республики, которое является справедливым и которое отражено в поправке СССР к статье 21 (A/CONF.89/C.1/L.188). По его мнению, статья 21 в том виде, в каком она предложена ЮНСИТРАЛ, предусматривает чрезмерное количество компетентных юрисдикций, расположенных в различных странах, и предоставляет право выбора места лишь одной стороне, а именно истцу, — положение, которое ставит другие стороны в невыгодное положение и влечет за собой отход от принципа равенства прав и интересов сторон. Единственное, что следует сохранить в пункте 1, это подпункты *a* и *b*, которые будут применяться в тех случаях, когда договор не содержит каких-либо оговорок относительно компетентного суда.

24. Г-н ПАЛЛУА (Югославия) поддерживает поправку Германской Демократической Республики, так как статья 21 в том виде, в котором она сформулирована, нарушает равновесие между двумя спорящими сторонами.

25. Г-н ДУЭ (Франция) отмечает, что поправка, представленная Германской Демократической Республикой, равноценна чистому и простому исключению статьи 21: императивное положение, содержащееся в статье 21, предложенной ЮНСИТРАЛ, превратится лишь в дополнительное положение, которое никогда не будет применяться на практике, так как коносаменты практически во всех случаях содержат оговорку, указывающую на суд, который является компетентным в случае возникновения спора. Таким образом, поправка Германской Демократической Республики будет иметь те же последствия, что и исключение статьи 21, хотя только что Комитет проголосовал за сохранение этой статьи. Делегация Франции решительно возражает против этой поправки.

26. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) заявляет о своем согласии с мнением представителя Франции и добавляет, что слова «если стороны не условились об ином» лишат силы протекционистское законодательство определенных государств, которое разрешает грузополучателям рассматривать дела в их судах.

27. Г-н РАЙ (Аргентина) заявляет о своем согласии с аргументами, выдвинутыми представителем Франции и Соединенных Штатов Америки в отношении поправки Германской Демократической Республики, последствиями которой явится отмена права выбора, которым располагают истцы, особенно права на рассмотрение дела в суде, в пределах юрисдикции которого находится порт разгрузки.

28. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) поддерживает аргументы, выдвинутые представителями СССР и Югославии в поддержку поправки Германской Демократической Республики, и заявляет, что предложение является компромиссом, цель которого заключается в том, чтобы сделать Конвенцию приемлемой для возможно большего количества государств.

29. Г-н КХУ (Сингапур) возражает против поправки Германской Демократической Республики, которая, по его мнению, лишает стороны равенства и не соответствует духу статьи 21.

30. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) отмечает, что истец очень часто является грузополучателем и что положения коносамента, касающиеся компетентной юрисдикции, не являются для него благоприятными, так как они не обеспечивают его правом на рассмотрение дела в порту разгрузки, а, наоборот, предусматривают, что компетентный суд должен быть расположен в основном месте ведения деловых операций перевозчика. Его делегация считает, что статья 21 в том виде, в котором она предложена ЮНСИТРАЛ, устанавливает большую справедливость между сторонами, и, так же как делегации Франции и Соединенных Штатов Америки, она возражает против поправки Германской Демократической Республики.

31. Г-н НДАВУЛА (Уганда) также считает, что поправка Германской Демократической Республики противоречит духу статьи 21.

32. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) говорит, что статья 21 увеличивает количество компетентных юрисдикций и предоставляет грузоотправителю право выбора компетентного суда в случае возникновения спора. Более того, эта статья влечет отход от принципа pacta sunt servanda, поскольку она подразумевает отход от принципа приоритета договорной формы. В заключение он выразил свое несогласие с мнением о том, что грузоотправитель рассматривается как потенциальная жертва перевозчика или как жертва сама по себе в тех случаях, когда он заключил договор с перевозчиком. Поэтому его делегация поддерживает поправку Германской Демократической Республики.

33. Г-н РЕЙСХОФЕР (Австрия) считает, что статья 21 является сбалансированной, так как она предусматривает несколько вариантов в отношении компетентной юрисдикции; в поправке Германской Демократической Республики, напротив, делается основной упор на соглашении между сторонами договора, что, по его мнению, не является оправданным.

34. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что он также возражает против поправки Германской Демократической Республики.

35. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика), отмечая, что большинство выступающих возражают против поправки, представленной ее делегацией, снимает свое предложение.

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что в этом случае ссылка на поправку Германской Демократической Республики, содержащаяся в пункте 2 поправки СССР (A/CONF.89/C.1/L.188), является недействительной.

Заседание закрывается в 13 час.

28-е заседание

Пятница, 24 марта 1978 года, 18 час. 10 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF. 89/C.1/SR. 28

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF. 89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C. 1/L.29 и Corr1, L.45, L.187, L.188, L.192)

Статья 21 (продолжение)

Пункт 1 (продолжение)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на поправки, представленные Японией (A/CONF.89/C. 1/L.29 и Corr.1) и Тунисом (A/CONF.89/C.1/L.45), которые предполагают включение слова «договаривающегося» перед словом «государства».

2. Г-н ХАШАНА (Тунис) снимает поправку своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.45).

3. Г-н МИНАМИ (Япония), представляя предложение своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.29 и Corr.1), отмечает, что, как указывается в сноске к пункту 1 текста ЮНСИТРАЛ (A/CONF.89/5), значительное число делегаций, входивших в Рабочую группу ЮНСИТРАЛ, выступили за включение слова «договаривающегося» перед словом «государства».

4. Его делегация считает, что, поскольку пункт 1 не имеет обязательной силы для суда государства, не являющегося стороной данной Конвенции, нет смысла предусматривать юрисдикцию в недоговаривающихся государствах. Кроме того, отсутствие слова «договаривающегося» может привести к тому, что истец будет считать, что, поскольку он передал свое дело в суд, являющийся компетентным в соответствии с положениями пункта 1, то данный суд будет применять положения Конвенции, в то время как фактически суд не будет обязан делать это, поскольку он находится в недоговаривающемся государстве. По мнению его делегации, такое неправильное толкование будет зависеть не от истца, а от неточной формулировки пункта 1; если перед словом «государства» добавить слово «договаривающегося», то истец не станет передавать свое дело на рассмотрение суда недоговаривающегося государства. Во избежание путаницы его делегация предлагает включить соответствующее слово.

5. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) полностью поддерживает данное предложение, которое обеспечит максимально широкое применение Конвенции. Он напоминает Комитету, что во время подготовки проекта конвенции слово «договаривающегося» было исключено лишь в последний момент.

6. Г-н АМОРОСО (Италия) говорит, что, по мнению его делегации, слово «договаривающегося» совершенно необходимо включить перед словом «государство», поскольку Конвенция должна иметь обязательную силу лишь для договаривающихся государств. Насколько он понимает данный вопрос, от суда требуется применять либо национальное право, либо международную Конвенцию, положения которой закреплены в национальном праве. Поэтому он не понимает, каким образом суд недоговаривающегося государства, не ратифицировавшего данной Конвенции, может применять какое-либо положение этой Конвенции, если она не закреплена в праве данной страны.

7. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что его делегация также поддерживает это предложение, поскольку считает, что распространение юрисдикции на суды недоговаривающихся государств будет связано с двумя проблемами. Во-первых, нет никакой гарантии, что такие суды будут применять положения Конвенции как положения договорного права. Во-вторых, даже если они будут применять их, любое такое применение явится по меньшей мере неполным, поскольку государство, не являющееся стороной данной Конвенции, не будет иметь возможности разработать свод положений прецедентного права в отношении ее применения и толкования.

8. Неправильно считать, что применение Конвенции расширится, если положения пункта 1 не будут ограничиваться судами, находящимися в договаривающихся государствах. Основная задача заключается в обеспечении неуклонного применения Конвенции, и сделать это можно только путем предусмотрения в ней суда государства, являющегося стороной данной Конвенции.

9. И наконец, слово «договаривающегося», первоначально фигурировавшее в проекте ЮНСИТРАЛ, было опущено лишь после того, как появились некоторые трудности. Он считает, что его следует вновь включить в текст Конвенции.

10. Г-н КАНТЭН (Канада), возражая против предложения Японии, говорит, что положения пункта 1 основываются в значительной степени на той предпосылке, что наибольшее число исков будет предъявляться грузополучателем. Если включить слово «договаривающегося», то при перевозке груза из договаривающегося государства в недоговаривающееся грузополучатель будет лишен возможности предъявлять иск к порту разгрузки, поскольку он

будет расположен в недоговаривающемся государстве. Это приведет к серьезным проблемам коллизии норм права и юрисдикции. Кроме того, это будет несправедливо по отношению к грузополучателю и скорее приведет к тому, что государства будут принимать односторонние меры с целью защиты своих граждан, а не к применению договорного права на основе всеобъемлющей оговорки.

11. Он отмечает, что ни в статье 22, касающейся арбитража, ни в пункте 5 статьи 21, касающемся выбора форума, аналогичного положения не содержится. По его мнению, нет оснований для проведения подобного различия.

12. Пункт 1 в существующей формулировке соответствует положениям статьи 3 (Толкование Конвенции) и, таким образом, направлен на достижение большего единообразия и более широкого применения Конвенции. Кроме того, включение слова «договаривающегося» может привести к тому, что некоторые государства усомнятся в целесообразности присоединения к данной Конвенции ввиду проблем, которые в этой связи могут возникнуть перед их партнерами по торговле.

13. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия), также возражая против данного предложения, говорит, что в соответствии с пунктом 1 в существующей формулировке истец может предъявлять иск в одном из четырех мест договаривающегося или недоговаривающегося государства. Иногда он будет иметь возможность предъявить иск лишь в недоговаривающемся государстве, и поэтому положение о том, что истец может предъявить иск только в договаривающемся государстве, неоправданно ограничит его выбор. В этой связи не следует забывать, что в период вступления Конвенции в силу — на переходной стадии — число договаривающихся государств будет невелико и будут иметь место случаи ограничения юрисдикции.

14. Пункт 1 не касается юрисдикции недоговаривающегося государства — такое государство само решает вопрос о юрисдикции, — но в нем все же предусматривается, что, когда таковая имеется, истец должен иметь возможность воспользоваться ею при условии удовлетворения других критериев, содержащихся в пункте 1. Данный вопрос не касается также и применения Конвенции: часто истец будет иметь коносамент или другой документ, связанный с данной Конвенцией, и недоговаривающееся государство будет применять ее по своему усмотрению.

15. И наконец, этот вопрос необходимо рассматривать в контексте юридических оговорок. Если слово «договаривающегося» будет включено в Конвенцию, то в договор перевозки можно будет включать оговорки, лишающие истца права предъявлять иск в иных местах, чем те, которые упоминаются в пункте 1. Это значительно ограничит возможности истца, что, по мнению его делегации, является неоправданным.

16. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация решительно поддерживает данное предложение, и считает, что оно в одинаковой степени касается соответствующего положения статьи 22.

17. По мнению его делегации, Конвенция не должна регулировать вопрос о том, может ли какой-либо суд недоговаривающегося государства рассматривать предъявленный в соответствии с данной Конвенцией иск о возмещении ущерба или повреждении груза. Он имеет в виду не то, что такой иск нельзя передавать на рассмотрение суда в недоговаривающемся государстве, а лишь то, что вопрос о правомерности разбирательства таким судом данного иска зависит от действующих норм коллизионного права данного государства, вытекающих из международного права. Кроме того, такому разбирательству иска могут воспрепятствовать двусторонние или многосторонние соглашения, которые, возможно, будут заключены недоговаривающимся государством.

18. Позиция представителя Норвегии, очевидно, основывается на той предпосылке, что суд недоговаривающегося государства будет руководствоваться положениями данной Конвенции при решении вопроса о том, наделен ли он соответствующими полномочиями. Его делегация не может согласиться с этой предпосылкой, поскольку, находясь в государстве, не являющемся стороной данной Конвенции, этот суд будет применять нормы данного государства. Исключение слова «договаривающегося» будет противоречить такому процессу; с другой стороны, включение этого слова будет полностью соответствовать принципу, предполагающему, что государства должны иметь право применять свои собственные нормы в отношении юрисдикции, независимо от того, являются ли они участниками Конвенции.

19. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) подчеркивает, что он не говорил, что юрисдикция Конвенции распространяется на недоговаривающиеся государства. Фактически он заявил, что пункт 1 не имеет никакого отношения к юрисдикции недоговаривающегося государства. Он имел в виду то, что в случае наличия такой юрисдикции в соответствии с правом недоговаривающегося государства истец должен иметь право воспользоваться ею.

20. Г-н БАЙЕРС (Австралия), поддерживая замечания представителя Норвегии, говорит, что из пункта 1*c* статьи 2 ясно, что стороны — ни одна из которых может не относиться к числу договаривающихся государств — могут включать в договор положения Конвенции как положения права, которым они предпочли воспользоваться. Если статья 21 будет ограничиваться лишь договаривающимися государствами, то истец, будь то перевозчик или грузоотправитель, будет лишен права передавать свое дело в суд государства, в соответствии с правом которого такое заявление о намерениях сторон считается правомочным и действительным.

Иными словами, включение слова «договаривающегося» будет означать лишение истца права на выбор суда, который приведет в исполнение положения Конвенции, действуя ex contractu между ними. Если учесть, что Конвенция не имеет обязательной силы для государства, не являющегося ее участником, и что стороны могут включать в договор такое заявление, то возникает вопрос о том, можно ли отрицать правомочность органа, признающего действительность подобной сделки. Его делегация считает, что на этот вопрос можно дать лишь однозначный ответ, и поэтому поддерживает существующую формулировку текста.

21. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что его делегация выступает против данного предложения. По ее мнению, из последней части вводного положения пункта 1 можно заключить, что суд имеет неотъемлемое право определять пределы своей компетентности.

22. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) говорит, что, хотя суд недоговаривающегося государства совершенно определенно не обязан применять данную Конвенцию, он может при определении применимого в конкретном случае права постановить, что при конкретных обстоятельствах данного дела применяются положения Конвенции, например, потому, что коносамент был выдан договаривающимся государством (пункт 1*d* статьи 2). Данное предложение исключает такую возможность и таким образом ведет к ограничению сферы применения Конвенции. Поэтому он не может поддержать его и отдаст предпочтение существующей формулировке текста.

23. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что речь о вмешательстве новой Конвенции в нормы частного международного права в договаривающихся или недоговаривающихся государствах не идет. Вопрос заключается в действительности содержащихся в коносаменте положений, ограничивающих выбор суда. Если договор заключается или часть предусмотренной в нем перевозки осуществляется в договаривающемся государстве, то Конвенция будет применяться в соответствии с нормами частного международного права недоговаривающегося государства, чьи суды могут ссылаться на данную Конвенцию, положения которой, таким образом, будут соблюдаться в соответствии с этими нормами. Поэтому, если в Конвенции не будет предусмотрено положения, препятствующего передаче дела в суды недоговаривающихся государств, то иск можно будет передавать на рассмотрение таких судов.

24. С другой стороны, включение слова «договаривающегося» в пункт 1 статьи 21 может в такой степени ограничить выбор, что будет невозможно передавать некоторые иски на рассмотрение приемлемых форумов. Поэтому его делегация не поддерживает предлагаемое исключение.

25. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что его делегация возражает против рассматриваемой поправки и присоединяется к мнениям представителей Норвегии, Австралии и Нигерии. Представитель Соединенного Королевства, поддержавший данную поправку, привел довод, который фактически подтверждает необходимость сохранения существующей формулировки данного пункта. Он заявил, что если нормы коллизионного права государства предусматривают рассмотрение исков, связанных с данной Конвенцией, то такие иски необходимо передавать на рассмотрение соответствующих судов. Но он заявил также, что сомневается в применимости этих положений к недоговаривающемуся государству. Однако в рассматриваемом пункте говорится лишь то, что если в соответствии с правом какого-либо государства суд этого государства имеет полномочия проводить разбирательство по вопросам, связанным с данной Конвенцией, то он должен делать это. Никакого различия между возложением юрисдикции на недоговаривающееся государство и принятием юрисдикции недоговаривающимся государством на основе компетентности, вытекающей из его внутригосударственного права, не проводится.

26. Фактически вопрос заключается в выборе права. Однако эта процедура не вызовет каких-либо трудностей на практике, поскольку недоговаривающееся государство может применять положения Конвенции, так как положения пункта 3 статьи 23 можно считать в этой связи универсальными; суду недоговаривающегося государства, на разбирательство которого было передано данное дело, будет известно из соответствующего коносамента, что Конвенция применяется.

27. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) говорит, что, очевидно, существует общее согласие в отношении того, что пункт 1 статьи 21 не предусматривает юрисдикции судов какого-либо государства и тем более недоговаривающегося государства. Что же касается договаривающихся государств, то суду такого государства, являющемуся в соответствии с применимыми законами и процедурой некомпетентным и не имеющему полномочий проводить разбирательство дела, вытекающего из положений новой Конвенции, также не будет предоставляться никакой юрисдикции на основании данной Конвенции.

28. Более сложным является вопрос о том, заключается ли цель пункта 1 статьи 21 в ограничении юрисдикции или в обеспечении соблюдения положений Конвенции. По мнению его делегации, перед ним ставится последняя цель, и она считает, что Комитету следует тщательно изучить предложение о том, что суд должен быть обязан применять положения Конвенции в том случае, если истец предъявил иск в суде недоговаривающегося государства на основе коносамента, составленного с учетом положений Конвенции. Вероятно, что в большинстве случаев грузоотправитель, желающий предъявить иск перевозчику, предъявит иск за отсутствием другого места юрисдикции основному коммерческому предприятию перевозчика; если это предприятие находится в недоговаривающемся госу-

дарстве и грузоотправитель предъявляет иск на основе коносамента, составленного с учетом положений Конвенции, то суд, вероятнее всего, примет lex fori, а не положения Конвенции, особенно если одна из сторон имеет гражданство данного государства.

29. Поэтому если сохранить существующую формулировку пункта 1 статьи 21, то неосмотрительный истец может столкнуться с отказом суда в том месте, где он предъявил иск, применять новую Конвенцию, даже если последняя упоминается в соответствующем коносаменте, в связи с чем создастся положение caveat emptor, не совместимое с целью данной Конвенции.

30. Г-жа ДИОП (Сенегал) говорит, что ее делегация присоединяется к замечаниям представителя Австралии и выступает за сохранение существующей формулировки пункта 1 статьи 21. Этот пункт станет бессмысленным, если перед словом «государства» будет включено слово «договаривающегося».

31. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по предложению делегации Японии (A/CONF.89/C.1/L.29 и Corr.1), касающемуся пункта 1 статьи 21.

32. *Предложение отклоняется 47 голосами против 11 при 6 воздержавшихся.*

33. Г-н ГЮГЕР (Турция), представляя предложение своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.192) о включении в пункт 1 статьи 21 трех подпунктов, говорит, что это предложение преследует цель улучшения позиции истца и избежания некоторых трудностей, которые могут возникнуть в связи с выполнением решения иностранного суда.

34. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что ни один представитель не пожелал выступить в поддержку поправки делегации Турции, говорит, что он будет, таким образом, считать, что Комитет отклоняет данное предложение.

Пункт 2

35. Г-н МИНАМИ (Япония), представляя предложение своей делегации об исключении пункта 2 статьи 21 (A/CONF.89/C.1/L.29 и Corr.1), говорит, что в связи с текстом ЮНСИТРАЛ возникают две проблемы: во-первых, допущение иска in rem, и, во-вторых, допущение передачи иска на рассмотрение суда другого государства.

36. Его делегация возражает против принятия иска in rem, предусмотренного в первом предложении пункта 2*a*, во-первых, потому, что в правовых системах ряда стран, включая его страну, не содержится положения о предъявлении исков in rem, в связи с чем ввести концепцию таких исков в систему гражданской процедуры будет весьма сложно, и, во-вторых, потому, что пункт 2*a* несовместим с пунктом 1, поскольку в нем не предусматривается каких-либо ограничений в отношении места, в котором истец может возбудить судопроизводство с целью ареста судна, принадлежащего ответчику, в то время как, по мнению его делегации, пункт 1 направлен на соблюдение баланса интересов истца и ответчика путем ограничения компетенции судов, расположенных в местах, тесно связанных с договором перевозки и его сторонами. Третья причина заключается в том, что существующий текст может ввести в международную гражданскую процедуру элемент «неограниченного выбора форума», поскольку, если не ограничить суды разумным числом, истец будет иметь весьма широкий выбор.

37. Что касается второй проблемы, а именно допущения передачи исков на разбирательство в другие государства, то ответчик в соответствии с существующим текстом имеет право на ходатайство о переносе иска. Однако на практике он фактически не будет иметь возможности добиться такого переноса, если учесть сумму требуемого обеспечения и отсутствие специальных правил по данному вопросу. Например, в Брюссельской конвенции 1952 года относительно наложения ареста на морские суда, не содержится ни одного правила по данному вопросу. При отсутствии таких правил суд не может отменить судопроизводства по конкретному иску, а другой принять его, и поэтому данный вопрос должен регулироваться особой Конвенцией. Наиболее сложная проблема в этом отношении связана с различиями в гражданской процедуре разных государств. В некоторых судебных системах запрещается перенос дела после того, как началось судебное разбирательство.

38. При сохранении существующей формулировки пункта 2 Японии будет чрезвычайно сложно присоединиться к Конвенции.

39. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация не может поддержать поправку Японии к пункту 2. Этот пункт не имеет ничего общего с вопросом о законном аресте судов; следует отметить, что в соответствии с существующим текстом пункта 2*a* иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, «где перевозившее груз судно или любое другое судно того же владельца может оказаться законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства». Это положение будет применимо лишь тогда, когда право такого государства допускает арест, а применимое право данного государства будет, несомненно, включать его обязательства по международным договорам. В этом случае данное положение будет применяться в соответствии с основным компромиссом, содержащимся в пункте 1 статьи 21, согласно которому истец может предъявить иск в суде по своему выбору. Поэтому пункт 2 не вызовет проблем, которые, как опасаются некоторые делегации, могут возникнуть. С практической точки зрения следует также иметь в виду, что в ряде случаев единственным активом перевозчика может быть лишь одно судно и для реализации иска, возможно, необходимо будет ориентиро-

вать его на этот единственный актив. Хотя данное положение и не вводит права на арест, оно не препятствует осуществлению положений тех систем, которые признают такое право. Оно предусматривает также, что судебное разбирательство должно проводиться в соответствующем месте или переноситься в соответствующее место, как это предусмотрено в пункте 1 статьи 21. Поэтому, по мнению его делегации, пункт 2 статьи 21 будет полезным при судебном разбирательстве иска, связанного с морской перевозкой, и его следует сохранить.

40. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) говорит, что его делегация испытывает некоторые трудности в связи с первым предложением пункта 2*a*, поскольку, хотя оно и не предусматривает предоставления права на арест там, где таковое не существует, не исключается опасность того, что суд, впервые истолковывающий положения, содержащиеся в данном предложении, придет к иному мнению, особенно если он будет руководствоваться формулировкой «законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства». В тех государствах, в которых допускается арест in rem, критерий законности ареста носит чисто процедурный характер; поэтому рассматриваемое предложение может быть истолковано как предоставляющее основное право при условии соблюдения установленной процедуры.

41. Поэтому, если Комитет желает сохранить данное предложение, ему следует, по меньшей мере, обратить внимание Редакционного комитета на серьезную потенциальную проблему, связанную с исками, предъявляемыми в тех государствах, юриспруденция которых не позволяет им ратифицировать Брюссельскую конвенцию 1952 года.

42. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), г-н ГОРБАНОВ (Болгария), г-н ЛЕОН МОНТЕСИНО (Куба), г-н ПТАК (Польша) и г-н АМОРОСО (Италия) поддерживают предложение Японии об исключении пункта 2 статьи 21.

43. Г-н БАЙЕРС (Австралия), поддержанный г-ном ВИХИЛЬ-ТОЛЕДО (Перу), говорит, что пункт 2 статьи 21 следует сохранить.

44. Г-н ХЕРБЕР (Федеративная Республика Германии) говорит, что по уже указанным рядом делегаций причинам было бы весьма желательно обеспечить законное предоставление грузоотправителю юрисдикции в месте ареста. Поэтому его делегация считает, что было бы лучше принять одно из предложений о внесении поправок, содержащихся, например, в документах A/CONF.89/C.1/L.172 или L.188, с целью приведения пункта 2*a* в соответствие с Брюссельской конвенцией 1952 года, чем прибегать к такой радикальной мере, как исключение пункта 2 вообще.

45. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по предложению Японии об исключении пункта 2 статьи 21 (A/CONF.89/C.1/L.29 и Corr. 1).

46. *Предложение отклоняется 43 голосами против 11 при 9 воздержавшихся.*

47. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что его делегация оставляет за собой право сделать оговорку по данному вопросу.

48. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария), представляя поправку Болгарии к пункту 2*a* (A/CONF.89/C.1/L.187), говорит, что его делегация предпочла бы исключить пункт 2 вообще. Однако при данных обстоятельствах она желала бы, чтобы сначала в первое предложение пункта 2*a* была внесена поправка с целью устранения правовых и практических трудностей, возникающих у ряда государств в связи с применением принципа иска in rem.

49. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что его делегация предложила содержащийся в документе A/CONF.89/C.1/L.188 исправленный текст первого предложения пункта 2*a* с той целью, чтобы устранить проблему, имеющую большое значение для Советского Союза, и, как он полагает, для ряда других стран, а именно с целью изъятия из данного подпункта ссылки на возможность ареста судов в соответствии с внутренним правом конкретного государства. Он убежден в том, что авторы проекта конвенции стремились избежать неправильного толкования текста, но его делегация не может согласиться с принятием пункта 2*a* в существующей формулировке, поскольку из него можно сделать вывод, что существует возможность ареста судов в соответствии с внутренним правом государства, в пределах юрисдикции которого совершается такой арест, независимо от принципов и норм международного права. Для того чтобы не допустить такого неправильного толкования, его делегация предлагает включить ссылку на международное право, с которой, как она искренне надеется, смогут согласиться все делегации.

50. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что он полностью сознает важность данного вопроса для Советского Союза. Хотя и международное право считается частью внутреннего права Норвегии, его делегация готова поддержать поправку Советского Союза, которая устранит существующую проблему, не затронув интересов других государств.

51. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация также готова сотрудничать в решении проблемы, которая, по мнению делегации СССР, возникает в связи с существующим проектом текста. Поэтому она поддерживает основной принцип предлагаемой поправки при условии, что это предложение можно будет сформулировать таким образом, чтобы были ясны соображения его авторов в отношении взаимосвязи между нормами международного права и нормами государства, в котором происходит арест.

52. Г-н ХЕРБЕР (Федеративная Республика Германии) говорит, что его делегация также поддерживает поправку Советского Союза на том основании, что международное право не является частью норм

внутреннего права государств. Однако предложенный текст требует уточнения.

53. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация в принципе готова поддержать предложение Советского Союза. Однако она предлагает заменить фразу «в соответствии с международным правом и применимыми нормами законодательства этого государства» фразой «в соответствии с международным правом и правом данного государства», поскольку определение «применимыми» должно быть либо исключено, либо касаться также международного права.

54. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) говорит, что первое предложение пункта 2*a* в существующей формулировке, очевидно, противоречит тому принципу, что государства не должны быть вынуждены изменять свое законодательство в отношении арестов судов. Поэтому его делегация поддерживает предложение Советского Союза.

55. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что в принципе его делегация может согласиться с предложением Советского Союза, поскольку арест судна должен производиться в соответствии с нормами международного, а также национального права соответствующего государства.

56. Г-н АННИ (Алжир) говорит, что его делегация поддерживает предложение Советского Союза по соображениям, указанным предыдущими ораторами, и напоминает Комитету, что предложение Советского Союза об исключении пункта 21 в целом было отклонено на том основании, что международное право превалирует над национальным. В этой связи он хотел бы отметить, что Алжир, равно как и ряд других развивающихся стран, в настоящее время создает национальный торговый флот, который, как он надеется, будет защищаться в вопросах ареста международным, а не внутренним правом различных государств.

57. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что при отсутствии возражений он будет считать, что Комитет в принципе одобряет предложенную Советским Союзом поправку к пункту 2*a* статьи 21 (A/CONF.89/C.1/L.188) и не возражает против учреждения небольшой рабочей группы для выработки окончательной формулировки текста.

58. *Предложение принимается.*

Заседание закрывается в 19 час. 40 мин.

29-е заседание

Суббота, 25 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF.89/C.1/SR.29

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.12, L.15, L.29 и Corr.1, L.49, L.69, L.70, L.150, L.172, L.180, L.192, L.195, L.197, L.202)**

Статья 21 (окончание)

Пункт 2 (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть текст пункта 2*a*, подготовленный Специальной рабочей группой, назначенной для изучения формулировки советского предложения в отношении первой фразы этого пункта (A/CONF.89/C.1/L.188) — предложения, которое Комитет в принципе уже одобрил.

2. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), выступая от имени Рабочей группы, напоминает, что ряд делегаций высказали озабоченность в связи с возможным возникновением неопределенности в результате отсутствия достаточно четкого положения о том, что арест может осуществляться лишь в соответствии с применимыми нормами права соответствующего государства, которые включают международные обязательства этого государства; подчеркнутый текст в предложении Рабочей группы имеет своей целью устранение этой озабоченности. Делегация Японии по-прежнему высказывает оговорки в отношении вопросов по существу, упомянутых в пункте 2*a* статьи 21.

3. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что он рад поддержать это предложение.

4. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что это предложение не вызвало у него каких-либо трудностей, однако он считает, что Редакционный комитет мог бы рассмотреть вопрос о целесообразности упоминания международного права перед упоминанием законодательства государства.

5. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что если нет возражений, то он будет считать, что Комитет хочет утвердить текст, предложенный Специальной рабочей группой (A/CONF.89/C.1/L.202), и передать его в Редакционный комитет.

6. *Предложение принимается.*

7. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть поправку к пункту 2*a*, предложенную Федеративной Республикой Германии (A/CONF. 89/C.1/L.172).

8. Г-н ХЕРБЕР (Федеративная Республика Германии) говорит, что его делегация выступает за изъятие второй фразы пункта 2*a*, во-первых, в связи с тем, что норма, содержащаяся в этой фразе, несовместима с Брюссельской конвенцией 1952 года относительно наложения ареста на морские суда, стороной которой является страна, и, во-вторых, в связи с тем, что она считает, что не представляется возможным предусмотреть перенос иска из суда одной страны в суд другой страны ввиду различий, которые все еще существуют между странами в гражданском процессуальном праве.

9. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) говорит, что его делегация поддерживает это предложение по причинам, изложенным ее автором.

10. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что его делегация также поддерживает это предложение. Она предвидит технические трудности при применении текста пункта 2*a* в его настоящей формулировке, поскольку международное сотрудничество в юридических вопросах еще не достигло той стадии, когда норма, подобная сформулированной во второй фразе, будет практически осуществимой.

11. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) говорит, что трудности в отношении принятия второй фразы пункта 2*a*, испытываемые его делегацией, связаны не с Брюссельской конвенцией 1952 года, а с тем фактом, что, хотя суд может иметь действительную юрисдикцию in rem, основанную на аресте судна-нарушителя, его полномочия могут не позволять ему передавать или санкционировать передачу иска. Это имеет место в отношении ряда стран в связи с тем, что юрисдикция in rem основывается на существовании res, либо в форме арестованного судна, либо в форме обеспечения, выданного под его залог. Суды не имеют права удерживать соответствующие иски, если они не удерживают также под своей юрисдикцией либо судно, либо соответствующее обеспечение; поэтому передача иска прекратит действие юрисдикции in rem и, кроме того, будет отсутствовать юрисдикция eo instanti. Вот почему второе предложение представляет собой конституционный парадокс для ряда стран, и его делегация предпочла бы его изъятие. Однако, если оно будет сохранено, он настоятельно рекомендовал бы Редакционному комитету включить упоминание преобладающей юриспруденции той страны, в которой был предъявлен иск на основе ареста.

12. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что он ограничит свои замечания вопросами по существу, связанными с предлагаемой поправкой. Мысль, отраженная в статье 21, сводится к тому, что лицу, предъявляющему требование, должно быть предоставлено достаточное количество вариантов выбора юрисдикции, связанной с соответствующим договором перевозки, — иными словами, возможность возбуждения иска в порту перегрузки, порту разгрузки или в любом другом установленном месте, связанном с договором перевозки. Было сформулировано, по его мнению, достаточное положение, и он сомневается в необходимости добавления юрисдикции, осуществляемой по месту ареста. Весь вопрос был подробно обсужден Рабочей группой ЮНСИТРАЛ в ходе подготовки проекта конвенции, когда было решено принять промежуточное решение, в соответствии с которым, с одной стороны, само судно-нарушитель или «дочернее» судно могут быть арестованы в государстве, отличном от упомянутого в пункте 1, однако ответчик в силу пункта 2*a* может перевести иск в ведение одной из юрисдикций, упомянутых в пункте 1. Таким образом, был обеспечен «тонкий» баланс между пунктами 1 и 2, который важно не нарушать; его делегация считает, что предложение Федеративной Республики Германии нарушает этот баланс, предоставляя возможность возбуждения иска в государстве, не имеющем отношения к данному договору перевозки.

13. Представитель Федеративной Республики Германии сослался на трудности, которые могут возникнуть в связи с Брюссельской конвенцией 1952 года. Эта Конвенция отличается от других в том, что она признает ряд юрисдикций, включая юрисдикцию по месту ареста, однако в то же время приемлет принцип исключительных юрисдикций и тем самым позволяет ограничить на основании соглашения проведение соответствующего разбирательства рамками какого-либо одного конкретного места. С другой стороны, рассматриваемый проект конвенции основывается на том принципе, согласно которому стороны не будут иметь возможность ограничить на основании соглашения выбор юрисдикции.

14. Что касается соответствия Брюссельской конвенции от 1952 года и проекта конвенции, то его делегация считает, что такое соответствие существует, поскольку, по ее мнению, все конвенции фактически являются отражением норм, применяемых в договоре перевозки, и поэтому их необходимо рассматривать как имплицитно формулирующие часть такого договора. Эта мысль отражена в пункте 5 статьи 22. Подобное же положение может быть включено в статью 21, если другие делегации, и в том числе делегация Федеративной Республики Германии, сочтут желательным сделать это, хотя лично он не считает такое включение необходимым. В связи с тем, что к общим рассматриваемым нормам следует подходить как к части договора перевозки, нет необходимости изымать вторую фразу пункта 2*a*.

15. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что его делегация поддерживает проект текста по причинам, изложенным представителем Норвегии. В тех случаях, когда осуществляется перевод иска, условием такого перевода должно быть наличие у ответчика возможности предоставить обеспечение, достаточ-

ное для осуществления выплаты, которая может быть назначена истцу в соответствии с постановлением суда. Поэтому в том случае, когда судно переводится в сферу другой юрисдикции, его эквивалент остается в рамках рассматриваемой юрисдикции, и устанавливается баланс между соответствующими средствами судебной защиты.

16. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по предложению делегации Федеративной Республики Германии (A/CONF.89/C.1/L.172).

17. *Предложение отклоняется 33 голосами против 8 при 21 воздержавшемся.*

18. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), представляя поправку своей делегации к пункту 2*a* (A/CONF.89/C.1/L.69), говорит, что выражение «судах любого порта» является неприемлемым, поскольку суд может заседать не в порту, в строгом понимании этого термина, и существует ряд случаев, когда судно может быть арестовано не в самом порту, а на реке, ведущей к этому порту или от него.

19. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) поддерживает предложение Соединенных Штатов.

20. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что, хотя у его делегации не возникает трудностей с данным выражением, она готова поддержать предложенную поправку, если делегация Соединенных Штатов считает, что эта фраза может вызвать проблемы при осуществлении определенных юрисдикций.

21. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что текст в его настоящей формулировке не представляет каких-либо трудностей для делегации Франции, поскольку, даже если фактически в порту договаривающегося государства отсутствует суд, этот порт должен неизбежно находиться в рамках юрисдикции суда, принадлежащего к данному государству. Однако, если будет принято решение передать вопрос, поставленный представителем Соединенных Штатов, в Редакционный комитет, его делегация предпочтет заменить слова «судах любого порта» словами «судах, в юрисдикции которых находится любой порт».

22. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что поправка Соединенных Штатов Америки будет передана в Редакционный комитет вместе с устным предложением, сделанным представителем Франции.

23. Г-н СИМС (Канада), представляя поправку, предложенную его делегацией к пункту 2*a* (A/CONF.89/C.1/L.197), говорит, что было бы нелогичным и противоречащим охвату и смыслу пунктов 1 и 2 сохранение слова «договаривающегося» в этом пункте. В соответствии с пунктом 1 лицо, предъявляющее требование, может возбудить иск в суде, расположенном в любом из шести перечисленных мест независимо от того, расположен ли данный суд в договаривающемся государстве, — положение, которое означает, что одна сторона в договоре перевозки может несправедливо ограничивать выбор суда другой стороной. Поскольку целью пункта 2*a* должно быть расширение прав грузоотправителей и грузополучателей в отношении юрисдикции, которую они могут выбрать в соответствии с пунктом 1, сохранение слова «договаривающегося» подрывает намерение составителей текста. Могут возникнуть случаи — в особенности в период, непосредственно последующий за подписанием конвенции, когда ее участниками будет лишь небольшое число государств, — при которых грузополучатель, желающий возбудить иск за повреждение, имевшее место в пределах юрисдикции одного из договаривающихся государств, не сможет сделать это в связи с тем, что судно продолжило тем временем свой рейс и вступило в юрисдикцию недоговаривающегося государства. Он хотел бы подчеркнуть, что его делегация не пытается установить или навязать право ареста в пределах той юрисдикции, где еще не существует такого права, она лишь стремится устранить препятствия осуществлению этого права там, где оно существует. Ее предложение не нарушит упомянутого представителем Норвегии тонкого баланса, установленного между пунктами 1 и 2.

24. Г-н РАЙ (Аргентина), г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), г-н КХУ (Сингапур), г-н СУМУЛОНГ (Филиппины), г-н РУЖИЧКА (Чехословакия), г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), г-н ФАХИМ (Египет) и г-н НДАВУЛА (Уганда) поддерживают предложение Канады.

25. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что его делегация сожалеет в связи с тем, что она не может поддержать это предложение. Пункт 2 сбалансирован на основе изложенного в пункте 1 основного правила, регулирующего юрисдикцию. Следовательно, меры, предусмотренные во второй фразе пункта 2, посредством которых иск передается в рамки юрисдикции, упомянутой в пункте 1 для определения соответствующего требования, могут быть приняты лишь судом, расположенным в договаривающемся государстве. Суд, расположенный в недоговаривающемся государстве, на который не распространяются требования Конвенции, может, однако, определить требование в соответствии со своим национальным законодательством или же путем применения Брюссельской конвенции 1952 года. Таким образом, последствием данного предложения будет подрыв применения правил, изложенных в пунктах 1 и 2. По этой причине его делегации считает необходимым сохранить условие, согласно которому арест судна должен быть осуществлен в договаривающемся государстве.

26. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что он возражает против данного предложения по причинам, изложенным представителем Франции. Аргументы, которые его делегация выдвинула против добавления слова «договаривающегося» перед словом «государства» в пункте 1, не относятся к пункту 2*a*, в котором рассматривается другой вопрос, а именно: юрисдикция в случае ареста судна. В таких

случаях юрисдикцией должны быть наделены лишь договаривающиеся государства.

27. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство), одобряя замечания представителя Франции, говорит, что было бы совершенно неправильно, если бы Конвенция диктовала судам недоговаривающегося государства форму разбирательства вынесенных на их рассмотрение дел.

28. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) говорит, что он согласен с представителями Франции и Соединенного Королевства и не может согласиться с тем, что к пункту 2 применяются те же аргументы, что и к пункту 1. В последнем случае опущение слова «договаривающегося» перед словом «государства» является оправданным, поскольку договор перевозки может предусмотреть применение Конвенции, даже если разбирательство возбуждено в недоговаривающемся государстве. В первом случае ситуация совсем иная, поскольку предусмотрены лишь иски in rem.

29. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что его делегация также возражает против этого предложения, и согласен с тем, что ситуация, охваченная пунктом 1, совершенно отличается от ситуации, рассмотренной в пункте 2, который, как он хотел бы отметить, начинается с исключения. В последнем случае опущение слова «договаривающегося» перед словом «государства» может лишь создать трудности для судов и арбитражных трибуналов.

30. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что, хотя его делегация положительно относится к данному предложению, она также считает, что ситуация, рассмотренная в пункте 2, отличается от ситуации, рассмотренной в пункте 1. Последний оставляет возможность выбора, в то время как второе предложение пункта 2 налагает обязательство, в отношении принятия которого суды недоговаривающегося государства могут столкнуться с трудностями.

31. Г-н БАЙЕРС (Австралия) и г-н КАНГ (Корейская Республика) высказываются против этого предложения.

32. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по предложению Канады (A/CONF.89/C.1/L.197).

33. *Предложение отклоняется 39 голосами против 9 при 17 воздержавшихся.*

34. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), ссылаясь на второе предложение пункта 2*a*, говорит, что требование, согласно которому по ходатайству ответчика «лицо... должно перенести иск», может быть понято либо как означающее, что он должен перенести иск из одного суда в другой, либо как означающее, что он должен прекратить иск и возобновить его. Если понимать это требование согласно первому варианту, то данное выражение может привести к процедурным трудностям в тех случаях, когда национальное законодательство не предусматривает перенос исков из судов одной страны в суды другой. К Редакционному комитету, вероятно, можно обратиться с просьбой уточнить значение этих слов. Кроме того, если эту фразу понимать в плане прекращения иска — а именно это значение придает ей его делегация, — то потребуется включить определенное дополнительное положение в отношении оплаты ответчиком возникших в связи с этим расходов. Таким же образом необходимо уточнить вопрос об исковой давности.

35. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) поясняет, что намерение авторов данного положения сводилось к тому, что слово «перенести» должно охватывать не только иски, переносимые в рамках какой-либо страны и в соответствии с ее национальным законодательством, но и иски, прекращенные в одной стране и возобновленные в другой.

36. Г-н ВУРЕХ (Либерия) отмечает, что, хотя в соответствии со вторым предложением пункта 2*a* в его настоящей формулировке иск может быть перенесен из пределов юрисдикции одной страны в пределы юрисдикции другой, истец, тем не менее, должен предоставить обеспечение в той стране, где он впервые предъявил иск. Такое положение, по мнению его делегации, характеризуется правовой непоследовательностью, и оно может быть несправедливым для истца.

37. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что представитель Сьерра Леоне поднял очень важный вопрос в отношении исковой давности. Если будет решено, что пункт 2*a* охватывает перенос иска из одного государства в другое, то необходимо включить положение, гарантирующее, что истец не окажется в условиях, в которых предъявление иска может быть ограничено временными рамками. Кроме того, в интересах всех участников сделать Конвенцию как можно четче. Поэтому он считает, что данный вопрос необходимо передать в Редакционный комитет для уточнения.

38. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что его делегация не сталкивается с трудностями в отношении настоящего текста, который был уже тщательно рассмотрен Рабочей группой ЮНСИТРАЛ. Однако если Комитет считает, что данную формулировку необходимо пересмотреть, то он предложил бы передать ее не в Редакционный комитет, а Специальной группе юристов.

39. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) отмечает, что затронутые вопросы связаны с проблемой процессуального права, которое существенно отличается по странам. По его мнению, было бы предпочтительно, если бы такие проблемы, особенно в связи с тем, что они касаются расходов, решались в свете национального законодательства каждым договаривающимся государством. Кроме того, если Комитет продолжит обсуждение данного вопроса, который на практике трудно поддается унификации, то это может привести лишь к возникновению трудностей. Поэтому он выступает против назначения рабочей группы. Однако к Редакционному комитету

можно обратиться с просьбой рассмотреть слово «перенести» в свете объяснения, данного представителем Соединенных Штатов Америки.

40. Г-н ВУРЕХ (Либерия) говорит, что, по его мнению, данный вопрос, в особенности поскольку он связан с предоставлением обеспечения, есть вопрос по существу. Следовательно, Комитет может пожелать рассмотреть возможность изъятия второго предложения пункта 2*a*, как это ранее предлагала его делегация.

41. Г-н ДИКСИТ (Индия), ссылаясь на замечания представителя Норвегии, говорит, что он не согласен с тем, что решение вопроса об исковой давности может быть оставлено на усмотрение муниципального права. Этот вопрос был уже рассмотрен в статье 20, и Комитет должен рассмотреть его дальнейшие последствия для статьи 21. Кроме того, второе предложение пункта 2*a* налагает обязательство на истца перенести свой иск в определенных обстоятельствах. Муниципальное право может быть, вероятно, применено в тех случаях, когда иск переносится из одного суда в другой в пределах одного и того же государства, однако иное положение может сложиться в том случае, когда иск переносится из одного государства в другое. По его мнению, вопрос об исковой давности в этом контексте имеет большое значение для конвенции и необходимо, чтобы его рассмотрела Рабочая группа.

42. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что представитель Сьерра Леоне поднял важный вопрос по существу и что поэтому перед назначением рабочей группы необходимо обеспечить общий консенсус в рамках Комитета.

43. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что в основном его озабоченность была устранена объяснениями представителя Соединенных Штатов Америки. Однако он по-прежнему считает, что существующий текст недостаточно четок и что поэтому необходимо отредактировать его с целью уточнения значения слова «перенести». Кроме того, необходимо рассмотреть вопрос об исковой давности и, в частности, определить — в тех случаях, когда иск прекращает свое действие в пределах одной юрисдикции и возобновляется в пределах другой, — начинается период исковой давности для истца с даты возбуждения первого или второго иска.

44. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая отсутствие новых замечаний, предлагает создать рабочую группу в составе представителей Либерии, Сьерра Леоне и Соединенных Штатов Америки для рассмотрения вопросов, поднятых представителем Сьерра Леоне, и для представления затем соответствующего доклада Комитета.

45. *Предложение принимается.*

Пункты 3 и 4

46. Г-н ТАНИКАВА (Япония) говорит, что, ввиду результата голосования по поправке его делегации к пункту 2 статьи 21, он снимает свои поправки к пунктам 3 и 4 данной статьи (A/CONF.89/C.1/L.29).

47. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что предложение Уганды, относящееся к пункту 4 (A/CONF.89/C.1/L.150), которое носило чисто редакционный характер, было снято. Предложение Турции, относящееся к пункту 4 и приведенное в документе A/CONF.89/C.1/L.192, также было снято в свете отклонения предложения, содержащегося в этом же документе, в отношении пункта 1 статьи 21.

Пункт 5

48. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что поправка Греции к пункту 5 статьи 21 (A/CONF.89/C.1/L.14) была снята, как и поправка Турции к этому же пункту, содержащаяся в документе A/CONF.89/C.1/L.192.

49. Г-н РАЙ (Аргентина), представляя предложенную его делегацией поправку к пункту 5 статьи 21 (A/CONF.89/C.1/L.195), говорит, что, поскольку статья 21 предусматривает ряд вариантов для грузоотправителя, было бы уместным предоставить грузополучателю возможность осуществлять выбор в отношении слушания дела в судах порта разгрузки, если он этого пожелает.

50. Г-н МАСУД (Пакистан) считает, что это предложение соответствует оставшейся части статьи 21 и в целях обеспечения справедливости в отношении грузополучателя его необходимо поддержать.

51. Г-н КОВА-АРРИА (Венесуэла) говорит, что его делегация также поддерживает данное предложение.

52. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что его делегация может поддержать это предложение при условии, что слова «может обращаться» не налагают соответствующего обязательства на суды.

53. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что его делегация может в принципе поддержать это предложение при условии оговорки, высказанной представителем Бразилии, однако она предпочла бы передать данный текст в Редакционный комитет.

54. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что его делегация также может в принципе поддерживать предложение Аргентины, которое может оказать соответствующую помощь грузополучателям, многие из которых имеют лишь ограниченные финансовые возможности.

55. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация возражает против данного предложения, которое связано с противоречивым вопросом правового принципа. Проект конвенции уже содержит положение о ряде юрисдикций, как правило, выбираемых грузополучателем. В соответствии с предложением Аргентины грузополучатель получит также возможность начинать процесс и затем, если дело будет идти не в его пользу, переводить разбирательство в другой суд.

56. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) отмечает, что согласно пункту 1 статьи 21 истец — будь то перевозчик или грузополучатель — уже имеет право выбора. Его делегация хотела бы узнать, устраняет ли рассматриваемое предложение это право, поскольку в любом случае грузополучатель, если он является ответчиком, имеет право на выбор юрисдикции в порту разгрузки. Если предложение будет принято, то во избежание любого дисбаланса пункт 1 статьи 21 необходимо изменить таким образом, чтобы предусмотреть осуществление такого выбора грузополучателем лишь в том случае, когда он является истцом.

57. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что он не может поддержать предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.195. Он разделяет опасения представителя Польши в отношении неблагоприятных последствий данного предложения для положений пункта 1 статьи 21, которые в настоящее время в отношении заслушивания судебного разбирательства предусматривают свободу выбора либо места заключения договора, либо другого места, предусмотренного в договоре.

58. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что предложение делегации Аргентины в том случае, если оно будет принято, может вызвать значительные практические проблемы. Пункт 2 статьи 21 предусматривает перевод разбирательства по выбору истца. Однако перевод ответчиком от имени истца в отношении самого ответчика практически невозможно предвидеть, за исключением маловероятного случая перевода в место, находящееся в рамках той же юридической системы. Поэтому его делегация считает, что было бы целесообразно отклонить предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.195.

59. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что его делегация возражает против данного предложения. Статья 21 в ее настоящей формулировке является достаточно всеобъемлющей, и существующие ссылки на истца относятся как к грузополучателю, так и к перевозчику.

60. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что он не считает, что согласно намерению автора предложения ответчик должен иметь возможность обращаться с просьбой о переводе разбирательства после возбуждения иска. При таком понимании он мог бы поддержать данное предложение.

61. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) говорит, что его делегация также имеет сомнения в отношении значения слов «может обращаться». Его интересует, будут ли суды обязаны удовлетворять такие просьбы, и если да, каким образом мог бы осуществляться перенос дел, поскольку в настоящее время не существует этих целей и никакого правового механизма. Он согласен с предшествующими ораторами в отношении того, что данное предложение, которое его делегация не может поддержать, неблагоприятно скажется на пункте 1 статьи 21.

62. Г-н РАЙ (Аргентина) признает, что предложение его делегации не соответствует положениям пункта 1 статьи 21. Однако предоставление возможности грузополучателю осуществлять выбор в отношении перевода разбирательства в юрисдикцию судов порта разгрузки связано с важным принципом общественного порядка в аргентинском законодательстве; по мнению его делегации, необходимо найти путь отражения этого принципа в статье 21.

63. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по предложению Аргентины.

64. *Предложение отклоняется 46 голосами против 6 при 10 воздержавшихся.*

Предложенный новый пункт

65. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия), представляя предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.180, говорит, что целью этого предложения является учет того факта, что при некоторых юрисдикциях защита в отношении вопросов ответственности возлагается на самого ответчика, а не на его страховщика; вот почему предлагаемый текст сформулирован в негативном выражении. Он надеется, что Комитет одобрит в принципе данное предложение. Его делегация, однако, вполне готова оставить на усмотрение Редакционного комитета решение вопроса о том, необходимо ли изменить предлагаемый текст или же отразить принцип, сформулированный в данном предложении, в других частях Конвенции, например, в статье 7.

66. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация несмотря на то, что она может понять озабоченность делегации Либерии, считает, что этот вопрос относится к вопросам, связанным с прямым иском, и как таковой он не должен охватываться новой Конвенцией. Поэтому она выступает против принятия предлагаемого нового пункта.

67. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация может поддержать это предложение, поскольку содержащееся в нем положение может потребоваться в определенных юрисдикциях, при этом она может поддержать его лишь в качестве меры, направленной на предотвращение такого положения, при котором суды могли бы разрешать прямые иски в обход положений об ограничении ответственности.

68. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что по причинам, упомянутым представителем Соединенного Королевства, делегация Мексики возражает против данного предложения.

69. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что его делегация возражает против данного предложения в связи с негативной формулировкой, а также в связи с необходимостью избежания охвата новой конвенцией дополнительной стороны — страховщика.

70. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) говорит, что его делегация возражает против данного предложения,

положения которого выходят за предполагаемые рамки новой Конвенции и затрагивают вопросы, связанные со страховым и гражданским правом.

71. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что его делегация решительно возражает против данного предложения.

72. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) отмечает, что Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и Конвенция 1976 года об ограничении ответственности по морским протестам, которые в настоящее время вступили в силу, содержат положения, аналогичные предложению Либерии. Однако ввиду отсутствия общей поддержки он снимает это предложение.

Статья 22

Пункт 2

73. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), представляя поправку Соединенных Штатов к пункту 2 статьи 22 (A/CONF.89/C.1/L.70), говорит, что целью этого предложения является уточнение ссылки в существующем тексте на держателя, добросовестно принявшего коносамент. Выражение «фактически не зная о существовании положения об арбитраже» направлено на защиту лица, приобретшего коносамент, выпущенный во исполнение чартер-партии и содержащий положение об арбитраже, о котором данное лицо ничего не знало.

74. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия), г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) и г-н МАРТОНЬИ (Венгрия) поддерживают предложение Соединенных Штатов Америки.

75. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что доктрина фактического и конструктивного знания является одним из сложных моментов общего права, и даже если она применяется в коммерческих вопросах, а это применение он ставит под сомнение, она не должна быть введена в Конвенцию, поскольку она, вероятно, вызовет трудности в отношении других положений текста. Он считает, что выражение «добросовестно» является само по себе достаточным.

76. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что он согласен с представителем Австралии, хотя может поддержать предлагаемую поправку, если слово «фактически» будет изъято.

77. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что он не считает, что выражение «не зная» и выражение «добросовестно принявшего» означает одно и то же; его удовлетворяет текст в формулировке, приведенной в проекте ЮНСИТРАЛ.

78. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) говорит, что слово «добросовестно» фактически означает «не зная». Поэтому было бы лучше сохранить текст ЮНСИТРАЛ.

79. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что в гражданском и общем праве положение о знании обычно связывается не с добросовестностью, а скорее с недобросовестностью. Поэтому он предпочел бы сохранить текст ЮНСИТРАЛ.

80. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) поддерживает предложение Соединенных Штатов. Ему представляется возможным такое положение, при котором лицо приобретает коносамент добросовестно, либо зная, либо не зная об арбитражном положении. Знание и добросовестность являются не одним и тем же в точном понимании этих слов.

81. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что выражение «добросовестно» представляет собой широко используемое в правовых текстах положение — например в Протоколе 1968 года. Он опасается, что использование другого, менее общепринятого выражения может вызвать путаницу.

82. Г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика) говорит, что он поддержит предложение Соединенных Штатов Америки, если слово «фактически» будет изъято.

83. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по предложению Соединенных Штатов Америки в отношении пункта 2 статьи 22 (A/CONF.89/C.1/L.70).

84. *Предложение отклоняется 32 голосами против 17 при 16 воздержавшихся.*

Пункт 3

85. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть совместно поправки к пункту 3 статьи 22, предложенные Грецией (A/CONF.89/C.1/L.15) и Германской Демократической Республикой (A/CONF.89/C.1/L.49).

86. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что, хотя Комитет отклонил аналогичную поправку, относящуюся к положениям о юрисдикции, он считает, что ситуация в области арбитража является несколько иной. Если стороны договорились об арбитраже, то они должны иметь возможность свободно договариваться в отношении места проведения арбитражного разбирательства без ограничения выбора, предполагаемого в тексте ЮНСИТРАЛ.

87. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) согласен с тем, что положения статьи 22 в отношении арбитражного разбирательства необходимо отличать от положений статьи 21. Усложненные положения статьи 22 относительно места проведения арбитражного разбирательства могут привести к возникновению такой ситуации, при которой стороны неохотно будут использовать арбитражную процедуру в спорах, возникающих в связи с перевозкой груза морем. Рассмотрение споров в арбитраже является простой недорогостоящей процедурой по сравнению с другими формами юри-

дического разбирательства, и, поскольку положения пункта 3 статьи 22 могут привести к неопределенности в отношении процедуры арбитражного разбирательства, было бы лучше исправить эту статью в соответствии с предложениями представителей Греции и Германской Демократической Республики.

88. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) напоминает о том, что сама ЮНСИТРАЛ недавно установила ряд правил, регулирующих старую и хорошо установившуюся правовую традицию арбитража. Эти правила основываются на том принципе, что соглашение об арбитраже является обязательным для обеих сторон; поэтому странно видеть в конвенции положение, которое позволяет одной из сторон отрицать выполнение соглашения об арбитраже. Он согласен с тем, что выбор суда должен остаться за истцом, и он может согласиться с проектом текста ЮНСИТРАЛ, если подпункт *b* будет изъят из пункта 3 и включен в качестве отдельного пункта 4.

89. Г-н ПОПОВ (Болгария) присоединяется к выступлению представителя СССР.

90. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что слова «любое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или в соглашении», приведенные в подпункте *b* пункта 3, исключают необходимость начинать этот пункт словами «если стороны условились об ином». Он не согласен с представителем Польши в отношении выделения пункта 3*b* в отдельный пункт. По его мнению, пункт 3 в его настоящей формулировке, приведенной в тексте ЮНСИТРАЛ, является вполне удовлетворительным.

91. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что он не может поддержать предложений Греции и Германской Демократической Республики. На практике существуют стандартные арбитражные оговорки, и если будут включены слова «если стороны не условились об ином», то это приведет к исключению выбора, предусмотренного текстом ЮНСИТРАЛ.

Заседание закрывается в 18 час. 05 мин.

30-е заседание

Понедельник, 27 марта 1978 года, 9 час. 15 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF. 89/C.1/SR.30

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF. 89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L. 30, L.49, L.70, L.83, L.151, L.178, L.189, L.193, L.194, L.196, L.204).**

Статья 22 (окончание)

Пункт 3 (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегациям продолжить изучение поправки Германской Демократической Республики (A/CONF.89/C.1/L.49) о дополнении пункта 3 словами «если стороны не условились об ином».

2. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) выступает против этой поправки, поскольку она полностью изменяет содержание положений статьи 22, касающихся арбитража точно так же, как и в случае подобной поправки, которая была предложена той же делегацией к статье 21 (A/CONF. 89/C.1/L.94) и которую Комитет отклонил. Поправка A/CONF. 89/C.1/L. 49 позволила бы сторонам договора перевозки придать исключительную силу арбитражу и даже предусмотреть, что любой спор может быть урегулирован исключительно путем арбитража, что ставит истца в невыгодное положение, лишая его всякой возможности выбора. Фактически, во-первых, истец может быть вынужден предъявлять иск в месте, не имеющем никакого отношения к договору перевозки, и, во-вторых, поправка ведет к изменению практики многочисленных стран, согласно которой требования о возмещении ущерба в результате потери грузов или аварии предъявляются в судах.

3. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) также выступает против обсуждаемой поправки и поддерживает текст ЮНСИТРАЛ, который является результатом компромисса.

4. Г-н НЕЛЬСОН (Гана) также не может поддержать поправку Германской Демократической Республики, которая ставит перевозчика в более выгодное положение.

5. Г-н ДИКСИТ (Индия) поддерживает ЮНСИТРАЛ по соображениям, изложенным Норвегией и Ганой.

6. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) напоминает, что в начале пункта 3 предусматривается, что «арбитражное разбирательство по выбору истца... проводится» до перечисления различных возможных

мест в подпунктах *a* и *b* и что положение, таким образом, отличается от положения, существовавшего при рассмотрении поправки, предложенной к статье 21. Следует также отметить, что, допуская в целом урегулирование спора между сторонами путем арбитражного разбирательства, статья 22 в ее нынешней редакции направлена на ликвидацию института арбитража.

7. Г-н ДУЭ (Франция) заявляет, что поправка Германской Демократической Республики изменяет статью 22 по существу: ее цель фактически состоит в навязывании грузоотправителю юрисдикции, упомянутой в подпункте *b*, и исключении других ее видов, перечисленных в подпункте *a*, что противоречит статье в том виде, как она предложена ЮНСИТРАЛ. Цель проекта конвенции фактически состоит в предоставлении во всех случаях истцу права выбора места арбитража. Франция поэтому возражает против поправки Германской Демократической Республики.

8. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по поправке Германской Демократической Республики к пункту 3 статьи 22 (A/CONF. 89/C.1/L.49).

9. *Поправка отклоняется 38 голосами против 9 при 8 воздержавшихся.*

10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегациям рассмотреть поправку, представленную Угандой (A/CONF. 89/C.1/L.151), цель которой состоит в изменении начала подпункта *a* пункта 3 следующим образом: «*a*) В государстве, на территории которого находится:».

11. Г-н НДАВУЛА (Уганда) заявляет, что с помощью этой поправки его делегация хотела бы улучшить редакцию подпункта *a*, где содержится слово «место» в главном предложении в начале подпункта, затем еще раз в подпункте ii, что приводит к тому, что речь идет о «месте, расположенном в месте». Для большей точности поэтому было бы желательно упомянуть вначале государство, то есть самую большую единицу, а затем уже место.

12. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) считает, что эта поправка носит не просто редакционный характер. Текст, предложенный ЮНСИТРАЛ, предусматривает, что арбитражное разбирательство проводится «в каком-либо месте государства» с целью избежать слишком расплывчатой формулировки при простом упоминании государства, что не позволяет уточнить порт погрузки или порт разгрузки и может привести в столь больших государствах, как СССР или Соединенные Штаты, например, к выбору мест, слишком удаленных от этих портов.

13. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, констатируя, что ни одна делегация не поддерживает поправки Уганды (A/CONF.89/C.1/L.151), считает, что Комитет ее отклонил.

14. *Предложение принимается.*

15. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегациям рассмотреть подпункт *a* поправки Соединенных Штатов к пункту 3, которая содержится в документе A/CONF.89/C.1/L.70 и которая заключается в предложении заменить слово «истец» фразой «истец, понесший потери и ущерб».

16. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) заявляет, что, по мнению его делегации, речь идет о чисто редакционной поправке, которая могла бы быть направлена в Редакционный комитет.

17. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) не придерживается этого мнения. Он напоминает, что этот вопрос уже был обсужден в связи со статьей 21 и что Комитет в конечном итоге постановил сохранить термин «истец». Г-н Сельвиг считает, что то же необходимо сделать и в случае статьи 22. Что касается последующих слов, а именно «понесший потери и ущерб», они могут привести к изменению этого положения по существу, не улучшив в то же время редакцию; поэтому делегация Норвегии выступает против этой поправки.

18. Г-н ДУЭ (Франция) заявляет, что применение во французском тексте термина «demandeur» в вопросах процедуры является классическим и у него есть то преимущество, что он охватывает смысл термина «ayant droit». Среди прочего, этот термин уже применяется в статье 21, и поэтому было бы желательно сохранить его в целях единообразия в статье 22.

19. Г-н НДАВУЛА (Уганда) поддерживает первую часть предложения Соединенных Штатов, а именно замену слова «plaintiff» на слово «claimant» в английском тексте, поскольку в арбитражном разбирательстве нет «plaintiff» в прямом смысле слова, во всяком случае в Уганде, где арбитраж не регулируется соответствующим гражданско-процессуальным законодательством. Г-н Ндавула поддерживает поэтому первую часть поправки Соединенных Штатов, предлагая изучить ее на этой основе, исключив слова в конце.

20. Г-н ДИКСИТ (Индия) не может поддержать американскую поправку в полном объеме, но мог бы поддержать предложение, как оно было изложено Угандой.

21. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) заявляет, что он снимает свою поправку, поскольку делегации считают, что речь идет о вопросе существа.

22. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегациям выразить свое мнение по поправке Соединенных Штатов с устными изменениями Уганды; другими словами, о предложении заменить в английском тексте термин «plaintiff» на «claimant».

23. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) и г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) не возражают против этого нового предложения, если термин «claimant» более соответствует терминологии, применяемой в законодательстве некоторых стран.

24. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что французский текст должен в любом случае остаться неизменным с термином «demandeur».

25. Г-н СИМС (Канада) поддерживает предложение Уганды.

26. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ считает, таким образом, что устная поправка Уганды о замене термина «plaintiff» на «claimant» в английском тексте принимается.

27. *Предложение принимается.*

28. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ заявляет, что вторая часть поправки Соединенных Штатов к пункту 3 (A/CONF.89/C.1/L.70) снимается. Поправка Турции (A/CONF.89/C.1/L.193) также снимается, равно как и поправка Аргентины (A/CONF.89/C.1/L.196). Рассмотрение статьи 22 на этом прекращается.

29. *Статья 22 принимается с внесенными в нее изменениями и передается в Редакционный комитет.*

Новая статья 22-бис

30. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) представляет предложение (A/CONF.89/C.1/L.189) восьми государств — членов Совета Экономической Взаимопомощи (СЭВ), участников Московской конвенции 1972 года об арбитраже, которая устанавливает обязательные правила для урегулирования споров между экономическими организациями этих стран, включая споры, связанные с морской перевозкой грузов. Он уточняет, что предлагаемая статья будет применяться исключительно в отношении стран, подписавших Московскую конвенцию, и что судьи или арбитры соответствующих стран, которые подпишут или ратифицируют рассматриваемую Конвенцию, будут основываться на положениях этой Конвенции в том, что касается арбитража. Помимо этого, положения рассматриваемой Конвенции, касающиеся прав и ответственности сторон в споре, не затрагиваются предлагаемой новой статьей.

31. Г-н БАЙЕРС (Австралия) заявляет, что его делегация поддерживает предложение восьми государств — членов СЭВ в той степени, в какой речь идет о простой процедурной клаузуле, цель которой состоит в том, чтобы привести статьи 21 и 22 рассматриваемой Конвенции в соответствие с Конвенцией об арбитраже, заключенной данными странами. Австралийская делегация также учитывает заверения, данные делегацией СССР, в том, что будут применяться положения рассматриваемой Конвенции о правах и ответственности сторон в споре.

32. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) не возражает против обсуждаемого предложения, но считает, что его следует представить в качестве оговорки, а не в качестве общеприменимого положения.

33. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) напоминает, что тот же вопрос был уже задан на Конференции по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров в 1974 году и что в конечном итоге было решено включить специальную статью вместо оговорки. Авторы предложения, представленного г-ном Бургучевым, основывались на статье 27 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров[1], которая имеет следующее содержание:

> «Настоящая Конвенция не затрагивает действия конвенций, которые заключены или могут быть заключены и содержат положения по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, при условии, что продавец и покупатель имеют свои предприятия в государствах — участниках одной из таких конвенций».

Представитель СССР еще раз уточняет, что, по существу, арбитры заинтересованных государств будут основываться на будущей конвенции в том, что касается вопросов, затрагивающих ответственность сторон в споре.

34. Г-н ДИКСИТ (Индия) спрашивает о реальном смысле предложения государств — членов СЭВ и делает замечание, что статьи 21 и 22 определяют исключительно места, где может быть предъявлен иск или где может быть начато арбитражное разбирательство, а не применимую процедуру. Однако, поскольку эффективность Конвенции измеряется предусматриваемыми в ней средствами спорных вопросов — речь идет в данном случае о средствах, предусмотренных в статьях 21 и 22, которые, согласно рассматриваемому предложению, не будут применяться в отношении определенных стран, — этот вопрос Конференция должна рассмотреть весьма внимательно. Так, если речь идет действительно о разрешении проблемы процедурного характера, индийская делегация, не имея возможности полностью ее поддержать, не возражает против этого предложения; однако она хотела бы знать, какова будет судьба Конвенции в странах, которые являются участниками Конвенции того же типа, что и Конвенция, упоминаемая в поправке стран — членов СЭВ, поскольку оратору кажется, что неприменение статей 21 и 22 сводит на нет эффективность Конвенции.

35. Г-н КХУ (Сингапур) заявляет, что он находится в невыгодном по сравнению с другими положении, поскольку он не знает содержания Московской конвенции 1972 года. Если эта Конвенция затрагивает лишь вопросы процедурного характера и компетенции, тогда предлагаемый текст соответствует искомой цели. С другой стороны, если в ней рассматриваются вопросы существа, касающиеся морской перевозки грузов, тогда предлагаемый текст сформулирован слишком туманно. В последнем случае,

[1] См. *Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.74.V.8), стр. 127, документ A/CONF.63/15.

возможно, следовало бы изменить это предложение, с тем чтобы было ясно определено, что только те положения Московской конвенции, которые касаются процедурных вопросов и вопросов компетенции, не затрагиваются настоящей Конвенцией и что государства — участники двух конвенций остаются связанными положениями настоящей Конвенции, которая наделяет их правами и обязанностями.

36. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) также считает, что формулировки, используемые в рассматриваемом предложении, слишком туманны и, как представляется, выходят за рамки поставленной цели; более того, это предложение касается многих документов, а не только лишь Московской конвенции 1972 года, на которую ссылался представитель Советского Союза, тем более что трудно понять, в чем состоит его конкретное предназначение. Г-н Сельвиг также делает замечание о том, что одна из целей статей 21 и 22 заключается в обеспечении определенного единообразия на международном уровне и что поэтому необходимо предусмотреть сосуществование многочисленных конвенций с учетом этого. Однако предложение в его английском варианте не уточняет, что истец и ответчик должны иметь свое основное учреждение в государствах — участниках той же Конвенции. Наконец, касаясь статьи 37 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, процитированной представителем Советского Союза, г-н Сельвиг уточняет, что его статья расположена в части III, озаглавленной «Заявления и оговорки», и что в рамках настоящей Конвенции такое положение может иметь только форму оговорки. В свете этих соображений норвежская делегация считает затруднительным принять предложение в его нынешней формулировке. Если делегации государств — членов СЭВ хотят сформулировать оговорку, прямо упоминающую Конвенцию, которой они руководствовались, они должны представить свое предложение при рассмотрении оговорок.

37. Г-н ХЕННИ (Алжир) заявляет, что рассматриваемое предложение, которое ясно уточняет, что статьи 21 и 22 применяются лишь в том случае, если истец и ответчик находятся в государствах, связанных между собой Конвенцией, не представляет никакого затруднения для его делегации, которая могла бы проголосовать за него.

38. Г-н КАСТРО (Мексика) считает, что формулировка предложения должна быть несколько изменена, поскольку сам по себе провозглашаемый в нем принцип приемлем. По его мнению, достаточно уточнить в конце предложения, что истец и ответчик не только имеют свои основные коммерческие предприятия в одном из соответствующих государств, но также подпадают под юрисдикцию этих государств и принадлежат к тому или иному из государств — участников этой Конвенции.

39. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) спрашивает, будет ли приемлемым внесение некоторых уточнений в проект статьи, предложенной в документе A/CONF.89/C.1/L.189. Начало статьи можно было бы сформулировать следующим образом:

> «Положения статей 21 и 22 настоящей Конвенции в той мере, в какой они определяют место и процедуру судебного арбитражного разбирательства, не затрагивают...»

А конец можно было бы изменить следующим образом:

> «...в государствах — участниках одной и той же Конвенции такого рода».

Возможно, было бы целесообразным создать рабочую группу, которая на основе замечаний, сделанных на заседании, постарается выработать текст, приемлемый для всех делегаций.

40. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) не возражает против создания рабочей группы, но считает нужным обратить внимание Комитета на начало рассматриваемого проекта статьи, которое касается не только уже заключенных конвенций, но также и конвенций которые могут быть заключены в будущем. Он хотел бы, чтобы делегация Советского Союза дала разъяснения по этому пункту.

41. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) спрашивает, имеет ли смысл, с учетом отрицательных замечаний по проекту рассматриваемой статьи, создавать рабочую группу. Следует отметить, что Второй комитет отклонил идею клаузул, касающихся конвенций, которые могут быть заключены впоследствии.

42. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) соглашается с тем, чтобы проект рассматриваемой статьи был передан небольшой рабочей группе. Однако было бы уместным, чтобы она рассмотрела вопрос о том, могут ли положения этого проекта статьи быть включены в статью 25 проекта конвенции.

43. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ заявляет, что рабочая группа изучит одновременно как существо, так и форму положений предлагаемой новой статьи, и под формой следует также понимать место, где в конечном итоге эти положения должны быть включены в Конвенции.

44. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) также считает, что в соответствии с решением, принятым Вторым комитетом, будущие конвенции не должны предусматриваться в проекте рассматриваемой конвенции. Разумеется, следует создать небольшую рабочую группу, однако положения, которые она изучит, не следовало бы включать после статьи 22. Их следует либо включить в статью 25, либо поместить в числе заявлений об оговорках.

45. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) не возражает против создания рабочей группы; но, будучи созданной, она должна изучить вопрос о том, следует ли положения, содержащиеся в документе A/CONF.89/C.1/L.189, включать в качестве отдельной статьи или, наоборот, как оговорку. Он считает, что необхо-

димо учитывать замечания, сделанные представителем Швейцарии.

46. Г-н ВАИТИТУ (Кения) высказывает пожелание, чтобы рабочая группа учитывала соответствующие замечания, сделанные представителями Норвегии, Ганы и Индии. Он полностью поддерживает замечания представителя Соединенных Штатов по вопросу о том, следует ли добавить отдельную статью к проекту конвенции или включить предлагаемые положения в статью 25.

47. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ заявляет, что при отсутствии возражений он будет считать, что Комитет намеревается создать рабочую группу, которой будет поручено изучать форму и существо положений, изложенныхх в документе A/CONF.89/C.1/L.189, и которая будет включать делегации следующих государств: Алжира, Ганы, Индии, Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Сьерра Леоне и Швеции.

48. *Предложение принимается.*

Статья 23

Пункт 1

49. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Турции представить свою поправку (A/CONF.89/C.1/L.194).

50. Г-н ОЗЕРДЕН (Турция) указывает, что цель его поправки состоит в том, чтобы снять слова «или косвенно» в первом предложении пункта 1. Фактически возникает два вопроса: можно ли отличать прямое противоречие от косвенного и каковы основания, содержание и назначение прямых и косвенных отклонений. Турецкая делегация хотела бы указать, что будет практически невозможно различать косвенные отклонения, если им не будет дано более или менее полное определение. Поскольку понятие косвенного отклонения остается неопределенным, оно будет в будущем приводить к неправильному пониманию и различным толкованиям и даже злоупотреблениям. Самым простым выходом было бы убрать слова «или косвенно», что позволит толковать прямое противоречие как простое и нормальное противоречие. Можно было бы даже убрать слово «прямо». Таким образом, были бы ликвидированы все неудобства, и заинтересованные стороны, как в конечном итоге и судьи, могли бы легко толковать пункт 1 рассматриваемой статьи.

51. Г-н БАЙЕРС (Австралия) заявляет, что он выступает против поправки, представленной делегацией Турции. Слова «прямо или косвенно» имеют целью предотвратить договорные ограничения прав и ответственности, предусмотренных в Конвенции. Прямое противоречие может быть тогда, когда положения договора противоречат положениям Конвенции, и косвенное противоречие — когда положения договора противоречат сути Конвенции. Понимаемое таким образом выражение «противоречит прямо или косвенно» является логичным. Его цель состоит в том, чтобы помешать сторонам заключать договор, противоречащий Конвенции, которая должна регулировать их отношения.

52. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия), г-н МУЧУИ (Кения), г-н КАСИЧ (Югославия), г-н НДАВУЛА (Уганда) и г-н ГЕЙРОС (Бразилия) выступают за формулировку пункта 1 в том виде, в каком он содержится в проекте конвенции.

53. Г-н РЕЙСХОФЕР (Австрия) разделяет точку зрения австралийской делегации и делает замечание, что снятие слов «или косвенно» позволило бы считать, что косвенные противоречия являются приемлемыми.

54. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ заявляет, что при отсутствии возражений он будет считать, что Комитет отклоняет поправку Турции.

55. *Предложение принимается.*

56. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Ирака представить свою поправку (A/CONF.89/C.1/L.204).

57. Г-н АТТАР (Ирак) уточняет, что, по мнению делегации Ирака, поправка L.204 имеет чисто редакционный характер.

58. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ заявляет, что при отсутствии возражений он будет считать, что Комитет направляет поправку Ирака в Редакционный комитет.

59. *Предложение принимается.*

Пункт 2

60. *Пункт 2 принимается.*

Пункт 3

61. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что поправка Федеративной Республики Германии (A/CONF.89/C.1/L.178) и поправка Японии (A/CONF.89/C.1/L.30) направлены на то, чтобы опустить пункт 3 статьи 23.

62. Г-н ХЕРБЕР (Федеративная Республика Германии) объявляет, что Федеративная Республика Германия снимает свою поправку.

63. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Японии представить свою поправку.

64. Г-н ТАНИКАВА (Япония) предлагает опустить пункт 3 статьи 23, поскольку провозглашаемые в нем положения не являются необходимыми. Варшавская конвенция о воздушных перевозках содержала аналогичные положения, однако они были отменены Монреальским протоколом 1975 года. Следует отметить, что фактически эти положения не имеют никакого смысла на практике. И даже если упоминание, предусмотренное в пункте 3, не будет содержаться в коносаменте, юридические последствия останутся теми же в силу пункта 1.

65. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) поддерживает поправку Японии.

66. Г-н ХЕРБЕР (Федеративная Республика Германии) поддерживает поправку Японии, поскольку пункт 3 может вызвать затруднения для лица, которое издает коносамент. Оно фактически должно определить, регулируется та или иная перевозка груза положениями Конвенции или нет, что может быть весьма затруднительным, о чем свидетельствуют прения, которые Конференция провела по вопросу о применении Конвенции. Для облегчения задачи этого лица было бы лучше опустить пункт 3.

67. Г-н НЕЛЬСОН (Гана) выступает против поправки Японии. Положения пункта 3 статьи 23 являются необходимыми, поскольку они обращают внимание на соответствующие права и обязанности всех сторон.

68. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) считает, что следует сохранить пункт 3 в том виде, в каком он содержится в проекте конвенции.

69. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) считает, что устранение пункта 3 может оставить сомнения в отношении положений, применимых к тому или иному виду перевозки: поэтому он не может одобрить поправку Японии.

70. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) одобряет поправку Японии по соображениям, уже изложенным представителями Японии и Федеративной Республики Германии.

71. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) считает, что необходимо сохранить пункт 3, в частности потому, что на него имеется ссылка в подпункте 1) пункта 1 статьи 15, который был уже утвержден.

72. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) понимает, исходя из каких намерений был включен пункт 3 статьи 23, но он спрашивает, нет ли здесь несоответствия с положениями пункта 1*e* статьи 2. Чтобы ликвидировать это несоответствие, следовало бы принять поправку Японии.

73. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) находит полезным пункт 3 статьи 23, поскольку он защищает интересы грузоотправителей и третьих лиц. Поэтому его нужно сохранить.

74. Г-н КАСТРО (Мексика) полностью разделяет соображения, на которые ссылался представитель Филиппин, и выступает за сохранение пункта 3 статьи 23.

75. Г-н БАЙЕРС (Австралия) одобряет пункт 3 статьи 23 в том виде, в каком он содержится в проекте конвенции.

76. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование поправку Японии.

77. *Поправка отклоняется 45 голосами против 14 при 6 воздержавшихся.*

Пункт 4

78. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что, поскольку предложение японской делегации, касающееся пункта 3, было отклонено, ее поправка к пункту 4 (A/CONF.89/C.1/L.30) утратила смысл. Он предлагает членам Комитета рассмотреть поправку Франции, опубликованную в документе A/CONF.89/C.1/L.83.

79. Г-н ДУЭ (Франция) указывает, что поправка его делегации не изменяет рассматриваемого пункта по существу и ее цель состоит в том, чтобы избежать ошибок толкования, которые могут возникнуть в связи с выражением «компенсацию в требуемых размерах», применяемым в первом предложении этого пункта. Фактически нельзя сказать, что эти слова предполагают полную компенсацию без ограничения. С другой стороны, французская поправка не мешает осуществлению положений статьи 8 (Утрата права на ограничение ответственности), поэтому она лишь вносит уточнение в первое предложение пункта 4.

80. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) понимает озабоченность делегации Франции, но он считает, что выражение «в соответствии с положениями настоящей Конвенции» распространяется, естественно, на положения, связанные с ограничением ответственности (статья 6). Однако, как Комитет это признал во время рассмотрения поправки подобного рода (A/CONF.89/C.1/L.64), представленной американской делегацией к пункту 2 статьи 10, опущение члена предложения, предлагаемое французской делегацией, содержит в себе опасность поставить под сомнение мысль, придаваемую выражению «в соответствии с положениями настоящей Конвенции» в других положениях Конвенции.

81. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) одобряет французскую поправку в том, что касается существа, но разделяет озабоченность представителя Норвегии. Возможно, Редакционный комитет можно было бы просить внести в этот пункт необходимые уточнения.

82. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) считает, что рассматриваемому пункту действительно не хватает ясности из-за слов «в требуемых размерах» в выражении «компенсацию в требуемых размерах», которое следовало бы опустить.

83. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки), поддержанный г-ном СИМСОМ (Канада) и НИЛЬСОНОМ (Швеция), говорит, что для того, чтобы избежать любой неясности в формулировке пункта 4, следует опустить одновременно слова «в требуемых размерах» после слова «компенсацию» и слово «любую» перед словами «утрату или повреждение груза, а также задержку в сдаче». Редакционному комитету можно было бы поручить внести необходимые изменения.

84. Г-н МАРСИАНОС (Греция) поддерживает точку зрения представителя Нигерии и считает, что Комитет должен поручить Редакционному комитету опустить слова «в требуемых размерах».

85. Г-н ДУЭ (Франция), поддержанный г-ном МАСУДОМ (Пакистан), заявляет, что опущение слов

«в требуемых размерах» было бы одним из средств уточнения пункта 4.

86. Г-н АМОРОСО (Италия), поддержанный г-ном СУХОРЖЕВСКИМ (Польша), заявляет, что Редакционный комитет должен также рассмотреть предложение Швеции об опущении слов «в требуемых размерах» и «любую», что позволило бы упростить пункт 4.

87. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) заявляет, что он не может поддержать точку зрения ораторов, выступавших до него, поскольку он под выражением «компенсацию в требуемых размерах... в соответствии с положениями настоящей Конвенции» понимает компенсацию, которая была бы не меньше («no less») предусмотренной Конвенцией. Поэтому он выступает за сохранение слов «в требуемых размерах».

88. Г-н НДАВУЛА (Уганда) заявляет, что пункт 4 не представляет собой никакой трудности для его делегации и что, по его мнению, слова «в требуемых размерах» и «любую» не мешают положениям, связанным с ограничением ответственности. В настоящем случае слова «в требуемых размерах» имеют чисто технический смысл.

89. Г-н БАЙЕРС (Австралия) заявляет, что он не видит никаких неудобств, если будут опущены слова «в требуемых размерах», но что он предпочел бы сохранить слово «любую».

90. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) поддерживает предложение опустить слова «в требуемых размерах» и предлагает поставить это предложение на голосование, а затем направить его в Редакционный комитет.

91. Г-н НДАВУЛА (Уганда) поддерживает предложение представителя Бразилии поставить на голосование слова «в требуемых размерах».

92. Г-н АМОРОСО (Италия) считает, что голосование может иметь опасные последствия, поскольку, если Комитет постановит опустить слова «в требуемых размерах», пункт 4 будет открыт для толкования, противоречащего другим положениям Конвенции.

93. Г-н НЗАПУ (Заир) поддерживает французскую поправку, но выступает против опущения слов «в требуемых размерах».

94. Г-н ДУЭ (Франция) выражает сожаление, что поправка привела к такому волнению. Если разделять толкование, данное представителем Сьерра Леоне словам «в требуемых размерах», тем не менее следует опасаться, что суд, члены которого не участвовали в выработке Конвенции, будут исходить из ее буквы, не учитывая ограничений, предусмотренных Конвенцией. Делегация Франции хотела бы просто уточнить положения пункта 4 и не считает нужным проводить голосование по вопросу редакционного характера.

95. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ заявляет, что, если не будет возражений, он будет считать, что Комитет одобрил статью 23 и направляет ее в Редакционный комитет с замечаниями, высказанными по поводу пункта 4, но без прямого предложения опустить слова «в требуемых размерах» и «любую».

96. *Предложение принимается.*

Статья 24

97. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета рассмотреть поправку канадской делегации (A/CONF. 89/C.1/L.200), которая состоит в предложении заменить настоящий текст пунктов 1 и 2 статьи 24 новой формулировкой.

98. Г-н СИМС (Канада) заявляет, что его делегация снимает свою поправку, поскольку она поднимает сложные проблемы, которые могут привести к длительным прениям. Он в то же время объясняет, что его делегация считала целесообразным предложить новую формулировку статьи 24 по многим причинам, одна из которых состояла в том, чтобы не нанести ущерб результатам работы органа ЮНКТАД, который в будущем рассмотрит вопрос об общей аварии. Ему также не представляется разумным на данном этапе заменять действующий договорный режим новым, конвенционным режимом. Среди прочего, положения пункта 2 статьи 24 в значительной степени выходят за рамки применяемого в настоящее время права в вопросе об общих авариях. Канадская делегация, которая не была убеждена в целесообразности этих изменений, рекомендовала поэтому сохранить Гаагские правила в ожидании результата рассмотрения этого вопроса в ЮНКТАД.

Заседание закрывается в 12 час.

31-е заседание

Понедельник, 27 марта 1978 года, 16 час.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF.89/C.1/SR.31

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.71, L.173, L.205)

Статья 24 (окончание)

1. Г-н ГОНДРА (Испания) говорит, что его делегация разделяет озабоченность, высказанную делегацией Канады, при представлении поправки (A/CONF.89/C.1/L.200) к статье 24, которая была затем ею снята. Его делегация опасается, что, несмотря на четкие положения пункта 1 статьи 24, строгое толкование пункта 2 может привести к коллизии с правилами об урегулировании общей аварии, в частности с Йорк-Антверпенскими правилами. Часть текста, начиная со слов «положения настоящей Конвенции» до слов «может... отказаться от уплаты взноса по общей аварии», вызывает особую озабоченность, поскольку, если не установлена фактическая ответственность перевозчика, его взнос по общей аварии должен логично покрываться соответствующими гарантиями грузополучателя, что, как можно надеяться, не исключается положениями пункта 2 статьи 24.

2. Поэтому делегация Испании, не внося пока официального предложения, считает, что Редакционный комитет мог бы принять этот момент во внимание, добавив, возможно, после слов «может ... отказаться от уплаты взноса по общей аварии» слова «без ущерба в отношении возможных требуемых гарантий», или подобную иную формулировку. Текст, если он будет оставлен в своей настоящей формулировке, может привести к противоречию с правилами об общей аварии, изложенными в пункте 1 статьи 24.

3. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что замечания представителя Испании будут отражены в кратком отчете заседания.

4. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация хотела бы снять свою предлагаемую поправку к пункту 2 статьи 24 (A/CONF.89/C.1/L.71).

Статья 25

5. Г-н МАСУД (Пакистан), представляя поправку, предложенную Индией, Пакистаном и Угандой к статье 21 (A/CONF.89/C.1/L.205), говорит, что целью этой поправки является избежание односторонних ограничений ответственности перевозчика или фактического перевозчика в таких ситуациях, когда такое лицо является также и судовладельцем. Такие ограничения будут противоречить цели новой Конвенции.

6. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что данная поправка содержит два альтернативных предложения. Он предлагает Комитету рассмотреть сначала первую альтернативу, а именно изъятие слов «или национальном законодательстве» из пункта 1 статьи 25.

7. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация возражает против изъятия этих слов. Во время подготовки Гаагских правил не существовало какой-либо конвенции об ограничении ответственности судовладельцев; поэтому в Гаагские правила было включено положение, согласно которому национальное законодательство в области общего ограничения ответственности не должно быть затронуто. Соединенные Штаты Америки никогда не были участником какой-либо международной конвенции по этому вопросу, и последствия предлагаемой поправки для публичного права Соединенных Штатов были бы неприемлемыми.

8. Г-н МАЛЛИНСОН (Соединенное Королевство) соглашается с представителем Соединенных Штатов. Пункт 1 статьи 25 отражает положение Гаагских правил с внесенными в них поправками и не разрешает, по мнению его делегации, договаривающемуся государству новой Конвенции применять иные правила в отношении ограничения ответственности перевозчика по сравнению с правилами, предусмотренными данной Конвенцией. Насколько понимает его делегация, данный пункт направлен лишь на обеспечение того, чтобы правила, относящиеся к ограничению ответственности судовладельцев, как таковых, были бы сохранены. Его делегация не видит каких-либо правовых противоречий, а также возможности того, что договаривающееся государство сможет сослаться на данную статью для оправдания отхода от положений новой Конвенции. Поэтому текст пункта 1 статьи 25 необходимо оставить в его настоящей формулировке.

9. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что, когда настоящий текст статьи 21 разрабатывался в ЮНСИТРАЛ, вопрос, упомянутый представителем Соединенных Штатов, был соответствующим образом рассмотрен, и формулировка настоящего текста была составлена с учетом того факта, что некоторые страны никогда не были участниками международной конвенции об ограничении ответственности судовладельцев. Изъятие ключевых слов из настоящего текста, безусловно, приведет к значительным трудностям; поэтому делегация Норвегии

выступает против поправки, предложенной в документе A/CONF.89/C.1/L.205.

10. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что текст предложенной поправки является четким и не затрагивает положений существующих международных конвенций. Целью разработки новой Конвенции является в первую очередь установление единообразных правил; если Конференция попытается учесть все существующие национальные законодательства, то она не добьется какого-либо прогресса.

11. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) говорит, что вопрос об ограничении ответственности является противоречивым вопросом и что важно избежать коллизии с внутренним правом. Его делегация предпочла бы сохранить текст статьи 25 в его настоящей формулировке; соответственно она не поддерживает предложенную поправку.

12. Г-н ПОПОВ (Болгария) говорит, что его делегация также предпочитает существующий текст статьи 25 и не может поддержать предложенное изъятие.

13. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что его делегация возражает даже против принципа, изложенного в предложении, содержащемся в документации A/CONF.89/C.1/L.205. Если данное предложение будет принято, то новая Конвенция может подорвать действие национального законодательства.

14. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что его делегация является соавтором предлагаемой поправки, поскольку текст статьи 25 в его настоящей формулировке противоречит духу проекта конвенции.

15. Г-н ВАИТИТУ (Кения) говорит, что его делегация поддерживает данное предложение. Если Конференция будет рассматривать национальное законодательство как преобладающее, то вся работа, проведенная до настоящего времени над новой Конвенцией, будет бесполезной.

16. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что его делегация предпочла бы обсудить документ A/CONF.89/C.1/L.205 в целом; в настоящее время она поддерживает предложение об изъятии слов «или национальном законодательстве» из пункта 1 статьи 25.

17. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что ввиду отсутствия поддержки соавторы снимают предложения, содержащиеся в документе A/CONF.89/C.1/L.205.

Статья 1 (продолжение)*

18. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает, что на своем 2-м заседании Комитет постановил в принципе включить в проект конвенции определение термина «грузоотправитель» и назначил Специальную рабочую группу для рассмотрения такого определения. В настоящее время в документе A/CONF.89/C.1/L.173 представлен доклад группы о проделанной ею работе, в который включено возможное определение термина «грузоотправитель». Он напоминает, что согласно правилам процедуры предложение, принятое однажды, требует для повторного рассмотрения большинства в две трети голосов.

19. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что проект определения, приведенный в докладе Рабочей группы, не получил одобрения всех ее членов. Необходимо предложить делегациям высказаться за или против предложенного определения, и, если будет невозможно принять какое-либо решение, необходимо будет предпринять новую попытку для разработки определения на основе обсуждения, прошедшего на текущем заседании.

20. Г-н КХУ (Сингапур) присоединяется к замечаниям, сделанным представителем Индии.

21. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что если бы Председатель выбрал участников Специальной рабочей группы из числа делегаций, выступавших за определение термина «грузоотправитель», то Комитету в настоящее время был бы представлен согласованный текст, однако некоторые делегации решительно высказывались против такого определения и тем не менее включены в состав Рабочей группы.

22. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что создание рабочих групп, в состав которых входят лица, придерживающиеся лишь одной точки зрения, противоречит традициям ЮНСИТРАЛ. Кроме того, предложение о включении термина «грузоотправитель» было принято лишь 28 голосами против 27, и, следовательно, было невозможно не учесть мнение большого числа делегаций, возражавших против такого предложения.

23. Г-н ВАИТИТУ (Кения) говорит, что Рабочая группа, созданная для изучения данного конкретного вопроса, необязательно должна была прийти к единодушному решению. Если текст, предложенный ею, отражает мнение большинства, то этот текст должен быть рассмотрен Комитетом.

24. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) говорит, что ее делегация первоначально голосовала за определение термина «грузоотправитель», однако после дальнейшего рассмотрения данного вопроса она убедилась, что этот термин охватывает слишком многие различные виды отношений, для того чтобы получить удовлетворительное определение. Это в особенности касается контрактов фоб.

25. Г-н АМОРОСО (Италия) говорит, что, насколько помнит его делегация, Комитет не принял решения разработать определение термина «грузоотправитель» во что бы то ни стало: он лишь выразил пожелание иметь такое определение при условии, что Рабочая группа сможет разработать приемлемую формулировку.

* Возобновление работы 2-го заседания.

26. Г-н ДИКСИТ (Индия) согласен с тем, что преследовалась цель сформулировать определение, которое было бы приемлемо в принципе. Однако если намерение разработать такое определение отсутствовало вообще, то не следовало бы даже создавать Рабочую группу.

27. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что, поскольку термин «грузоотправитель» используется в многочисленных положениях проекта конвенции, определение данного термина затрагивает сложные проблемы и не может обсуждаться абстрактно. Некоторые делегации, очевидно, считают, что положения, в которых упоминается грузоотправитель, можно было бы пересмотреть, однако трудно изменить большое число статей на поздней стадии подготовки Конвенции. Как видно из кратких отчетов о работе Комитета, решение о принятии определения было принято лишь в принципе; соответственно Комитет может занять новую позицию по этому вопросу, если он того пожелает. Хотя было бы предпочтительно включить определение термина «грузоотправитель» в Конвенцию, остается очень мало времени для оценки всех возможных последствий принятия данного определения, и он спрашивает, есть ли необходимость принятия риска, связанного с разделом определения, последствия которого не могут быть полностью оценены. Он напоминает делегациям о том, что авторы текста ЮНСИТРАЛ не смогли сами решить данную проблему ввиду многочисленных положений проекта конвенции, в которых анализируется данный термин.

28. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что в основе проблемы лежит не предлагаемое определение «грузоотправителя» (A/CONF.89/C.1/L.173), а уже решенный вопрос, а именно вопрос о необходимости данного определения. Безусловно, существует очень мало случаев, когда одна из сторон договора определена, в то время как другая не определена. Однако, несмотря на то что тщательно разработанные определения «перевозчика» и «фактического перевозчика» были включены в проект конвенции, было принято решение — очевидно, в связи со сложностью вопроса — опустить какое-либо определение «грузоотправителя». Конференция, по его мнению, пойдет по простому пути, если она не включит такое определение и оставит решение этого вопроса на усмотрение судей и соответствующих сторон. Трудно поверить, что Конференция, участниками которой являются судьи, деловые люди и юристы, не может разработать определения одной из сторон договора. Ему представляется, что трудность проистекает, скорее, из того, что некоторые лица надеются, что в случае спора перевозчик сможет воспользоваться отсутствием такого определения для того, чтобы утверждать, что он не знал грузоотправителя.

29. Определение, предложенное Комитету, является четким, и никто не указал на какие-либо недостатки в нем. Кроме того, оно было предметом подробного обсуждения, и была добавлена вторая часть фразы, для того чтобы учесть ситуации, предусмотренные в статьях 12 и 13 (Ответственность грузоотправителя). Следовательно, вызывает сожаление тот факт, что некоторые делегации, которые участвовали в работе Рабочей группы и которые первоначально сняли свои собственные определения в пользу предлагаемого определения, не смогли на заключительной стадии анализа поддержать его. Насколько он понимает, в основе этого лежит лишь то, что они возражают против включения в Конвенцию какого-либо определения «грузоотправителя».

30. Г-н ДИКСИТ (Индия) отмечает, что первая фраза определения очень близко соответствует фразе, изложенной в Конвенции о кодексе поведения линейных конференций 1974 года, которая определяет грузоотправителя как лицо, имеющее договорные отношения с перевозчиком и материально заинтересованное в перевозимом грузе. Эта фраза соответствует определению «перевозчика», данному в проекте конвенции, в котором грузоотправитель упоминается как лицо, с которым перевозчик заключил договор морской перевозки. Она не определяет прав и обязанностей грузоотправителя, которые конкретно затрагиваются в других частях Конвенции. Вторая фраза определения, которая явилась предметом подробного рассмотрения, предусматривает, что груз может быть также передан лицом, отличным от грузоотправителя.

31. Некоторые делегации из крупных стран-судовладельцев придерживаются того мнения, что данное определение не отвечает их целям и что оно не является четким. Представитель Индии считает, что, стремясь замолчать данный вопрос, эти делегации хотят предоставить перевозчикам возможность лишать грузоотправителей их законных прав. Критиковать в данном определении нечего, поскольку оно является логическим продолжением уже принятого определения «перевозчика». Если оно будет опущено, то вся цель Конвенции, которая в этом случае может неправильно толковаться, будет сведена на нет. Поэтому он обращается к делегациям, высказавшимся против включения данного определения «грузоотправителя» в Конвенцию, пересмотреть свою позицию.

32. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что его делегация всегда стремилась обеспечить интересы грузоотправителя. Определение, представленное Комитету, вызывает, однако, некоторые трудности, если его читать совместно со статьями, налагающими обязательства на грузоотправителя и касающимися его ответственности. Например, если его читать в контексте статьи 12, то оно налагает обязательства не только на лицо, заключившее договор с перевозчиком, но и на лица, доставившие груз, во исполнение договора от имени перевозчика. Безусловно, это не входило в цели статьи, которая должна возложить ответственность лишь на грузоотправителя.

33. Подобно этому, если данное определение читать в контексте пункта 1 статьи 13 (Особые правила об опасном грузе), то оно будет означать, что

не только действительный грузоотправитель будет нести ответственность, но и лица, действовавшие от его имени при доставке груза перевозчику и имеющие соответственно право регресса по отношению к грузоотправителю. Этот же результат будет иметь место в случае пункта 2 статьи 13. Следовательно, по крайней мере спорным является то, что данное определение налагает дополнительные обязательства на грузоотправителя. Именно по этой причине его делегация возражает против предложения о включении определения грузоотправителя в Конвенцию.

34. Кроме того, пункт 1 статьи 17, если рассматривать его в свете предлагаемого определения, очевидно, свидетельствует о том, что данная гарантия может распространяться, кроме грузоотправителей, и на тех лиц, которые работают на него, что, по мнению его делегации, является опасным распространением ответственности, которую Конвенция намеревалась возложить на грузоотправителей.

35. Поэтому, несмотря на то что научная строгость, вероятно, свидетельствует о желательности данного определения, его делегация считает, что последствием определения, составленного в соответствии с предлагаемым, будет возложение на лиц, действующих в интересах грузоотправителя, непреднамеренной и неожидаемой ответственности. По этой причине, будучи благодарной Рабочей группе за осуществленные ею усилия, его делегация вынуждена высказаться против предлагаемого определения.

36. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что первая часть определения «грузоотправителя», приведенного в докладе Специальной рабочей группы, является удовлетворительной по своему охвату. Однако вторая часть данного определения затрагивает ряд агентов различного рода и налагает на них ответственность, которая не является ответственностью грузоотправителя согласно Конвенции. Кроме того, в различных статьях и пунктах Конвенции грузоотправитель рассматривается с различных сторон и не всегда в соответствии с определением Рабочей группы. Наконец, для того чтобы охватить случаи, при которых договор заключается лицом, неопределенным или непоименованным, необходимо предусмотреть, чтобы термин «грузоотправитель» означал любое лицо, которым или от имени которого или от лица которого был заключен договор перевозки. Вторая часть проекта определения является неприемлемой в ее нынешней формулировке; первая часть должна быть развернута, возможно, в соответствии с его предложением, однако отсутствие времени, вероятно, не позволит разработать общеприемлемое определение.

37. Г-н КАСТРО (Мексика) напоминает, что пункт 1*d* статьи 15 Конвенции, уже одобренный Комитетом, предусматривает, что коносамент должен содержать имя грузоотправителя. Этот принцип был принят; достаточно теперь сказать, что «грузоотправитель» означает лицо, поименованное как таковое в коносаменте.

38. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что члены Специальной рабочей группы приветствуют конструктивные предложения, сделанные в отношении улучшения текста определения, который был предложен в качестве основы для рассмотрения.

39. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация удовлетворена определением термина «грузоотправитель», предложенным Францией; другие делегации добавили к этому определению элементы, от которых они впоследствии отказались.

40. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает создать рабочую группу в составе представителей Франции, Индии и Сьерра Леоне, которая вновь рассмотрела бы возможное определение термина «грузоотправитель» и представила бы доклад Комитету на его следующем заседании.

41. *Предложение принимается.*

Заседание закрывается в 17 час. 30 мин.

32-е заседание

Понедельник, 27 марта 1978 года, 20 час. 45 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF. 89/C.1/SR.32

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.8, L.22, L.65, L.79, L.130 и Corr.1, L.186, L.190, L.199)**

Статья 11 (окончание)*

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету изучить текст статьи 11, предложенный Специальной рабочей группой (A/CONF.89/C.1/L.186), он обращает внимание Комитета на примечание в конце этого текста.

* Возобновление работы 17-го заседания.

2. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) напоминает, что во время первого изучения статьи 11 (16-е и 17-е заседания) Комитет высказался в отношении предложения Германской Демократической Республики (A/CONF.89/C.1/L.90), направленного на изъятие или изменение этой статьи. Комитет постановил сохранить статью 11 в измененном виде и создал с этой целью Специальную рабочую группу, которая провела два заседания. Группа считает, что если перевозчик осуществляет всю перевозку, то он должен нести ответственность вплоть до сдачи груза в порту разгрузки в соответствии с пунктом 1 статьи 10. Однако в то же время она считает необходимым предоставить сторонам возможность включения в договор перевозки четкой оговорки в отношении того, что перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение груза, имевшие место во время той части перевозки, которую осуществлял не он непосредственно, как это предусматривает пункт 1 статьи 11. В тексте, представленном под индексом A/CONF.89/C.1/L.186, Специальная рабочая группа предлагает две поправки к пункту 1 статьи 11, которые сводятся, во-первых, к включению в первую фразу слов «неся по-прежнему ответственность за должное осуществление такой части перевозки» и, во-вторых, к добавлению после первой фразы новой следующей фразы: «Тем не менее любая оговорка, ограничивающая или исключающая такую ответственность, не имеет силы, если в соответствии с пунктом 1 или 2 статьи 21 в компетентном суде не может быть возбуждено судебное разбирательство против фактического перевозчика».

3. Посредством первой поправки Специальная рабочая группа намеревается избежать трудностей, которые могут возникнуть в результате того, что режим, применимый к конкретным перевозчикам, отличается по странам, уточнив, что перевозчик по-прежнему несет ответственность, даже после выгрузки груза, причем такая ответственность в определенной мере соответствует ответственности транзитного перевозчика. Второй поправкой Группа стремилась избежать такого положения, при котором соответствующая сторона не может воспользоваться правом регресса — опасение, которое было высказано ЮНКТАД в своих замечаниях к проекту конвенции[1].

4. Необходимо также учитывать, как отметил Председатель, примечание на второй странице документа A/CONF.89/C.1/L.186. Рабочая группа считает, что принцип, изложенный в статье 11, может быть неправильно истолкован на практике, поскольку он изложен под заголовком «Сквозная перевозка», в результате чего можно подумать, что он относится лишь к такому виду операций перевозки. Поэтому Группа сочла предпочтительным в целях избежания всякой ошибки толкования и учитывая тесную связь, существующую между статьями 10 и 11, изменить эти две статьи и объединить их в одну, расположив пункты в порядке, указанном в примечании. Речь здесь идет лишь о простой рекомендации, поскольку круг ведения Рабочей группы относится лишь к статье 11.

5. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ считает, что вопрос объединения статей 10 и 11, предложенный Специальной рабочей группой в примечании к документу A/CONF.89/C.1/L.186, может быть передан в Редакционный комитет.

6. Г-н БАЙЕРС (Австралия) хотел бы знать, имеет ли своей целью первая поправка, предложенная Рабочей группой к пункту 1 статьи 11 и сводящаяся к добавлению фразы «неся по-прежнему ответственность за должное осуществление такой части перевозки», формулирование обязательства обращаться к компетентному фактическому перевозчику или же она направлена на то, чтобы возложить на перевозчика ответственность за действия, совершенные фактическим перевозчиком.

7. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) говорит, что первая поправка, предложенная Рабочей группой, направлена на то, чтобы избежать трудностей, которые могут возникнуть в результате применения некоторых национальных законодательств, например французского законодательства, которое отличается от других законодательств в отношении транзитных перевозчиков. Поэтому в целом верным является первое толкование представителя Австралии.

8. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) считает чрезвычайно затруднительным принять текст, предложенный Специальной рабочей группой. Первая поправка является очень нечеткой, поскольку национальные законодательства, применимые в отношении транзитных перевозчиков, существенно разнятся, причем в такой степени, что до настоящего времени не представлялось возможным заключить международную конвенцию в этой области. Вторая поправка связана с другим источником неопределенности, поскольку стороны должны иметь возможность очень быстро убедиться в возможности осуществления сквозной перевозки без необходимости получения предварительной консультации у юрисконсульта для выяснения того, соответствует ли данная перевозка фактическим перевозчиком положениям конвенции, что явилось бы препятствием заключению всякого договора, предполагающего сквозную перевозку.

9. Представитель Нидерландов удовлетворен в целом текстом ЮНСИТРАЛ и считает, что текст Специальной рабочей группы создаст лишь новые трудности, причем не только для перевозчика, но и для грузоотправителя.

10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование текст статьи 11, предложенный Специальной рабочей группой (A/CONF.89/C.1/L.186).

11. *Текст отклоняется 28 голосами против 21 при 16 воздержавшихся.*

[1] TD/B/C.4/ISL.23

12. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть поправку к пункту 1 статьи 11, представленную Японией под индексом A/CONF.89/C.1/L.22, которая идентична поправке, представленной Грецией под индексом A/CONF.89/C.1/L.8.

13. Г-н ТАНИКАВА (Япония) предлагает изъять слово «поименованным» в пункте 1 статьи 11 по двум причинам. Во-первых, если это слово будет сохранено, то у перевозчика будут существенные сомнения в отношении согласия на осуществление перевозки, предполагающей выдачу сквозного коносамента, поскольку, как правило, он не может заранее знать имя фактического перевозчика, так как многочисленные судоходные компании предлагают ему свои услуги в отношении осуществления второй части перевозки. Следовательно, он не может в этом случае выдавать сквозной коносамент с указанием имени фактического перевозчика. В этом отношении трудно требовать, чтобы сквозной коносамент содержал имя фактического перевозчика.

14. Во-вторых, если имя фактического перевозчика фигурирует в сквозном коносаменте и если несколько судоходных компаний предлагают свои услуги для осуществления второго этапа перевозки, груз, прибывший в порт перегрузки, должен ожидать прибытия судна, принадлежащего к компании поименованного перевозчика, даже если другая компания предлагает свои более быстрые услуги, — что не отвечает интересам грузоотправителя. Поэтому делегация Японии предлагает изъять слово «поименованным».

15. Г-н МАРСИАНОС (Греция) поддерживает поправку Японии, которая идентична поправке, представленной его собственной делегацией под индексом A/CONF.89/C.1/L.8, поскольку считает, что сохранение слова «поименованным» не отвечает интересам грузоотправителя. Действительно, сквозной коносамент служит интересам грузоотправителя, а не перевозчика, поскольку последний заинтересован в выдаче коносамента, в котором указывалась бы лишь та часть перевозки, которую он осуществляет лично. Выдача первым перевозчиком коносамента, охватывающего одновременно ту часть перевозки, которую он осуществляет сам, и ту часть перевозки, которую осуществляет второй перевозчик, соответствует лишь интересам грузоотправителя. Следовательно, вполне нормально, что в таких условиях он стремится освободить себя от всякой ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза, которые могут иметь место после того, как он передал груз следующему перевозчику. Как было отмечено представителем Японии, часто в момент выдачи коносамента случается, что перевозчик по договору не знает имени фактического перевозчика. Следовательно, если будет сохранено слово «поименованным», основной перевозчик должен будет выдавать коносамент, охватывающий перевозку лишь до момента передачи им груза следующему перевозчику, а грузоотправитель или его служащие должны будут вновь предпринимать соответствующие шаги в порту погрузки с целью заключения соглашения с фактическим перевозчиком в отношении второго этапа перевозки.

16. Представитель Греции считает, что в случае изъятия слова «поименованным» нет необходимости опасаться того, что перевозчик будет уклоняться от выполнения положений статьи 10, поскольку правило, изложенное в пункте 1 статьи 11, применяется лишь в том случае, если в договоре перевозки четко предусматривается, что определенная часть перевозки, предусмотренной в договоре, осуществляется лицом, помимо перевозчика. Следовательно, оно не может применяться в тех случаях, когда коносамент не содержит четкого положения в этом отношении или когда вся перевозка должна осуществляться фактическим перевозчиком. Поэтому представитель Греции считает, что слово «поименованным» необходимо изъять, причем даже в интересах грузоотправителя.

17. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) поддерживает предложение Японии и Греции, поскольку считает, что за перевозчиком по договору необходимо оставить определенную свободу выбора фактического перевозчика, что соответствует интересам перевозчика и грузоотправителя. Действительно, основным интересом последнего является доставка груза в порт разгрузки в хорошем состоянии и в установленные сроки.

18. Г-н БАЙЕРС (Австралия) считает, со своей стороны, что если будет изъято слово «поименованным», то положение пункта 1 статьи 11 станет по существу тем же, что и пункта 1 статьи 10. Действительно, гипотезы, изложенные в этих двух положениях, отличает лишь то, что в первом положении осуществление перевозки или ее части поручено фактическому перевозчику «независимо от того, осуществляется ли это в соответствии со свободой действий [перевозчика] по договору о перевозке или нет», в то время как во втором положении в договоре перевозки «четко предусматривается, что определенная часть перевозки, предусмотренной в договоре, осуществляется поименованным лицом, помимо перевозчика». Статья 11 имеет своей целью уточнение того, что перевозчик по договору может освободить себя от ответственности, которая налагается на него в силу статьи 10 лишь в том случае, если грузоотправитель знает имя фактического перевозчика. Следовательно, изъятие слова «поименованным» лишает всякого смысла статью 11, поскольку оно предоставляет перевозчику возможность уклоняться от осуществления правила, изложенного в статье 10.

19. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) возражает против предложения Японии и Греции по причинам, изложенным представителем Австралии.

20. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) также считает, что предложение Японии и Греции полностью изменяет смысл статьи 11, поскольку крайне важно знать имя фактического перевозчика.

21. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) не может согласиться с предложением Японии и Греции, поскольку, по его мнению, нельзя предоставить перевозчику право выбирать по своему усмотрению фактического перевозчика, не информируя об этом грузоотправителя, утверждая при этом, что «перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика».

22. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) считает, как и представитель Австралии, что слово «поименованным» необходимо сохранить.

23. Г-н ДУЭ (Франция) также высказывается против поправки Японии и Греции, которая нарушит сбалансированность текста. Непредъявление к перевозчику требования указания имени фактического перевозчика означает предоставление ему больших льгот и в то же время — лишение грузоотправителя гарантии, связанной со знанием имени фактического перевозчика.

24. Г-н ПТАК (Польша) считает, что имя фактического перевозчика не интересует грузоотправителя. В первую очередь его интересует то, чтобы груз прибыл в порт назначения в хорошем состоянии. Если груз прибыл в плохом состоянии, он может обратиться к основному перевозчику, который в этом случае будет обязан назвать ему имя фактического перевозчика, если в договоре перевозки оговорено, что «перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика», поскольку именно на перевозчика ложится бремя доказывания в соответствии с последней фразой пункта 1 статьи 11. Таким образом, представитель Польши поддерживает поправку Японии и Греции.

25. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) высказывается в пользу предложения Японии. Даже если слово «поименованным» будет изъято, по-прежнему останется четкое различие между статьей 10 и статьей 11: последняя может применяться лишь в том случае, когда в договоре перевозки четко предусматривается, что определенная часть перевозки будет осуществляться лицом, отличным от перевозчика, в то время как статья 10 носит значительно более общий характер. Кроме того, сохранение слова «поименованным» может привести к такому положению, при котором невозможно будет выдавать сквозные коносаменты.

26. Г-н КАСТРО (Мексика) указывает, что его делегация поддерживает текст статьи 11, предложенный ЮНСИТРАЛ.

27. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) возражает против изъятия слова «поименованным» по причинам, указанным представителями Австралии и Норвегии. Необходимо сохранить это слово, которое направлено на защиту грузоотправителя.

28. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование поправку Японии (A/CONF.89/C.1/L.22).

29. *Поправка отклоняется 48 голосами против 10 при 9 воздержавшихся.*

30. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки), представляя поправку своей делегации (A/CONF.89/C.1/L.65), уточняет, что она фактически касается первой фразы пункта 1 статьи 11 — вторая фраза остается неизменной, — а не пункта 1 в целом, как это было неправильно указано в этой поправке. Кроме того, слова, которые делегация Соединенных Штатов предлагает добавить к этой первой фразе, должны стать простым членом фразы, которому предшествует запятая, а не фразой, которой предшествует точка.

31. Представителю Соединенных Штатов Америки приятно констатировать, что Специальная рабочая группа по статье 11 учла в целом поправку американской делегации в тексте, который она предложила в отношении статьи 11 в документе A/CONF.89/C.1/L.186. Крайне важно, чтобы грузоотправитель знал, что он может возбудить иск, а также против кого он может возбудить этот иск в том случае, когда перевозчик по договору снимает с себя всякую ответственность в отношении периода, в течение которого груз находился в ведении фактического перевозчика. Целью поправки Соединенных Штатов является установление справедливого баланса в статье 11.

32. Г-н МАРСИАНОС (Греция) считает, что Комитет не должен возвращаться к поправке, включенной в документ, который он уже изучил и отклонил, — документ A/CONF.89/C.1/L.186.

33. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) отмечает, что Специальная рабочая группа внесла существенные изменения по форме в поправку его делегации, включив ее в документ A/CONF.89/C.1/L.186. Можно даже считать, что его поправка отличается по существу от соответствующего положения, предложенного Специальной рабочей группой.

34. Г-н КХУ (Сингапур) подчеркивает, что поправка Соединенных Штатов касается лишь одного из аспектов текста статьи 11, приведенного в документе A/CONF.89/C.1/L.186. Несмотря на то, что Комиссия уже высказалась против этого документа, вполне может сложиться такое положение, при котором большинство выскажется в пользу поправки Соединенных Штатов. Следовательно, существует различие между этой поправкой и текстом, предложенным Специальной рабочей группой.

35. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) считает, что поправка Соединенных Штатов носит справедливый характер в отношении всех заинтересованных сторон. Если грузоотправитель не может предъявить иск фактическому перевозчику, он должен иметь возможность предъявить иск перевозчику по договору, который имеет право обратиться к фактическому перевозчику. Поправка Соединенных Шта-

тов предоставляет грузоотправителю защиту, в которой он нуждается.

36. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) говорит, что ее делегация поддерживает поправку Соединенных Штатов.

37. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) не возражает против мысли, отраженной в поправке американской делегации, считая, однако, что опасения этой делегации являются безосновательными. Вполне очевидно, что фактический перевозчик также будет выдавать коносамент, на который будут распространяться положения настоящей Конвенции. Следовательно, не представляется возможным возникновение такого положения, при котором к фактическому перевозчику невозможно было бы предъявить судебный иск в соответствии со статьей 21. Поэтому американское предложение представляется излишним.

38. Г-н КАСТРО (Мексика) считает, что поправка Соединенных Штатов содержит уточнение, отсутствующее в тексте ЮНСИТРАЛ: необходимо предоставить возможность возбуждения иска непосредственно против фактического перевозчика. Делегация Мексики поддерживает рассматриваемую поправку.

39. Г-н СИМС (Канада) также поддерживает эту поправку по причинам, изложенным другими делегациями. Пункт 2 статьи 11 не предоставляет грузоотправителю достаточную защиту в том случае, когда последний не знает, кому предъявлять иск. Предложение Соединенных Штатов носит довольно скромный характер, однако оно позволяет избежать трудностей, которые могут возникнуть в случае отсутствия уточнения, вносимого этим предложением.

40. В обычных случаях грузоотправитель имеет дело непосредственно с перевозчиком. Он может выбрать перевозчика по своему усмотрению, после того как убедится в его репутации и уточнит суд, в который может быть предъявлен иск в случае необходимости. Если же имеет место сквозная перевозка, то грузоотправитель имеет дело не с «поименованным лицом», а полагается на перевозчика по договору. Следовательно, у него нет возможности проводить такую же проверку и принимать те же меры предосторожности для своей защиты. Поправка Соединенных Штатов предоставляет определенную гарантию грузоотправителю, и делегация Канады высказывает ей свою поддержку.

41. Г-н ДУЭ (Франция) считает, что рассматриваемая поправка не является необходимой, поскольку в статье 21 содержатся правила о компетенции в отношении всех споров, касающихся договора перевозки. В том случае, когда часть перевозки осуществляется фактическим перевозчиком, последний может быть вызван в суд в соответствии со статьей 10. Однако если делегация Соединенных Штатов не снимет своего предложения, то делегация Франции не будет возражать против него.

42. Г-н МАСУД (Пакистан) отмечает, что его делегация не возражает против поправки, представленной Соединенными Штатами.

43. Г-н КХУ (Сингапур), которого поддерживает г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), считает, что поправка Соединенных Штатов отражает ту же мысль, что и вторая фраза, добавленная к пункту 1 в документе A/CONF.89/C.1/L.186: оговорка, ограничивающая или исключающая ответственность перевозчика по договору, в том случае, если соответствующие обстоятельства имели место в то время, как груз находился в ведении фактического перевозчика, не имеет силу, если грузоотправитель не может возбудить иск против фактического перевозчика. В отличие от понимания этой оговорки некоторыми делегациями, она не провозглашает очевидного факта, а именно того, что к любому перевозчику, обязавшемуся осуществить часть перевозки, может быть предъявлен иск. Поэтому представитель Сингапура поддерживает поправку Соединенных Штатов Америки. Если эта поправка будет принята, то необходимо будет обратиться к Редакционному комитету с просьбой изменить ее формулировку, учитывая формулировку соответствующего положения, приведенного в документе A/CONF.89/C.1/L.186, поскольку это положение несколько лучше составлено.

44. Г-н НДАВУЛА (Уганда) поддерживает поправку Соединенных Штатов. Однако он хотел бы, чтобы в тексте на английском языке слова «to suit» были заменены словами «to being sued».

45. Г-н МОНТЕСИНО (Куба) не возражает против рассматриваемой поправки, однако отмечает, что по ошибке в тексте на испанском языке между словами «porteador» и «el contrato podrá disponer» фигурирует слово «contratante».

46. Г-н КАСИЧ (Югославия) возражает против данной поправки, поскольку не видит, в какой ситуации она может применяться. В соответствии с положениями пункта 1*a* статьи 21 иск к фактическому перевозчику может быть предъявлен в том месте, где расположено его основное предприятие, или в месте обычного его пребывания.

47. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария), ссылаясь на предложение Греции, которое имеет своей целью уточнение того, что статья 11 касается лишь перевозки морем (A/CONF.89/C.1/L.8), заявляет, что если фактический перевозчик, упомянутый в статье 11, может быть лишь морским перевозчиком, то нет необходимости делать уточнение, содержащееся в поправке Соединенных Штатов. Действительно, на морского перевозчика распространяется действие правил, изложенных в статье 21. Если же статья 11 должна применяться и к сухопутному перевозчику, на которого распространяются другие правила, в частности в том, что касается судебного разбирательства, то делегация Швейцарии должна будет высказать самые решительные оговорки в отношении поправки Соединенных Штатов, в соответствии с которой к сухопутному перевозчику может быть предъявлен иск согласно правилам судебного разбирательства,

изложенным в статье 21. Эти оговорки будут тем более значительными, поскольку рассмотрение вопроса о применении других международных конвенций четко ограничено статьей 25.

48. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что Комитет, очевидно, единодушно считает, что выражение «сквозная перевозка» касается лишь перевозки морем и не относится к сухопутным этапам перевозки. Поэтому Редакционному комитету необходимо предложить включить между словами «договоре» и «перевозки» слово «морской» в пункте 1 статьи 11, как это было предложено в поправке Греции (A/CONF.89/C.1/L.8).

49. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) не может поддержать поправку Соединенных Штатов, поскольку ее цель — предоставление грузоотправителю выгод, предусмотренных в статье 21 в том, что касается компетенции судов — уже достигнута пунктом 2 статьи 11, согласно которому фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с пунктом 2 статьи 10. Эта ответственность со всей очевидностью вытекает из всех положений Конвенции. Следовательно, бесполезно уточнять в статье 11, что грузоотправитель может пользоваться правами, предусмотренными в статье 21. Поправка Соединенных Штатов лишь усложняет формулировку статьи 11.

50. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) поддерживает рассматриваемую поправку, целью которой является уточнение того, что действенность положения, согласно которому перевозчик осуществляет свою ответственность, зависит от возможности возбуждения иска согласно данной ответственности.

51. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) согласен с тем, что содержание поправки Соединенных Штатов уже охвачено пунктом 2 статьи 11, который отсылает к пункту 2 статьи 10. Однако делегация Бразилии поддерживает эту поправку, поскольку она вносит полезное уточнение в отношении конкретного случая сквозной перевозки. Можно привести параллель между такого рода перевозкой и обычной перевозкой, однако не следует путать сквозную перевозку и смешанную перевозку, как это делают некоторые делегации.

52. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование поправку Соединенных Штатов (A/CONF.89/C.1/L.65).

53. *Эта поправка принимается 43 голосами против 17 при 6 воздержавшихся и передается в Редакционный комитет при том условии, что последний учтет предложение Греции о добавлении слова «морской».*

54. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета рассмотреть поправку A/CONF.89/C.1/L.79, представленную Францией, и спрашивает представителя Франции, настаивает ли его делегация на этой поправке.

55. Г-н ДУЭ (Франция) поясняет, что речь не идет о поправке по существу, а об улучшении формы текста ЮНСИТРАЛ. Действительно, в проекте конвенции непонятно, почему используется выражение «фактический перевозчик», когда идет речь о «перевозчике» и «поименованном лице, помимо перевозчика»; делегация Франции считает предпочтительным использовать слова «поименованным перевозчиком» во всем тексте пункта 1, уточнив в пункте 2, что названный перевозчик несет ответственность в тех же условиях, что и фактический перевозчик.

56. Учитывая, что речь идет о вопросе чисто редакционного характера, представитель Франции не настаивает на своей поправке и предлагает направить ее в Редакционный комитет.

57. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета рассмотреть поправку Аргентины (A/CONF.89/C.1/L.130 и Corr.1).

58. Г-н РАЙ (Аргентина) поясняет цель предложения Аргентины: речь идет о том, чтобы воспрепятствовать выдаче складного коносамента, содержащего оговорку о снятии ответственности, если в договоре предусматривается, что часть перевозки будет осуществлена не перевозчиком по договору. Рабочая группа достигла компромисса между текстом ЮНСИТРАЛ и предложением Аргентины, однако этот компромиссный текст был отклонен. В этих условиях делегации Аргентины представляется трудным настаивать на своем предложении; она предпочитает снять его и обратиться с просьбой рассмотреть его на пленарном заседании.

59. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что ничто не препятствует такой процедуре.

Статья 19 (продолжение)*

60. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ поясняет, что Пакистан предложил поправку (A/CONF.89/C.1/L.190), целью которой является добавление к статье 19 нового пункта 7, суть которого была одобрена Комитетом. На основе этого предложения Рабочая группа разработала текст A/CONF.89/C.1/L.199, представленный в настоящее время Комитету.

61. Г-н БАЙЕРС (Австралия) поясняет, что первоначальное предложение Пакистана и текст Рабочей группы направлены на то, чтобы возложить бремя доказывания на грузоотправителя в случае утраты или повреждения, понесенных перевозчиком, осуществившим перевозку, в результате вины или небрежности грузоотправителя; однако в тексте Рабочей группы предпринята попытка сбалансировать положение грузоотправителя и перевозчика путем предоставления им одинакового срока (90 дней) для направления уведомления об утрате или повреждении.

62. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ спрашивает мнение членов Комитета относительно текста, предложенного Рабочей группой.

* Возобновление работы 26-го заседания.

63. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что, хотя суть этого предложения была принята Комитетом, делегация Франции не может его поддержать. Действительно, если оправдано предусмотреть, что грузоотправитель, обнаруживший, что его грузу нанесено повреждение, должен, учитывая возможности истечения срока исковой давности в отношении ответственности, направить перевозчику в сроки, предусмотренные статьей 19, уведомление об утрате, повреждении или задержке сдачи, то нет никаких оснований предусматривать параллельное положение, когда повреждения нанесены грузоотправителем судну, поскольку последнее не находится в ведении грузоотправителя в той же степени, в какой груз находится в ведении перевозчика. С юридической точки зрения этот текст не имеет смысла; кроме того, он мало реалистичен, учитывая, что часто повреждения обнаруживаются лишь после сдачи груза, и перевозчику чрезвычайно трудно установить причинную связь между грузом и понесенным ущербом. В данном случае отсутствует режим презумпции, как это имеет место в случае перевозчика, который, как предполагается, несет ответственность за груз и повреждения, нанесенные грузу.

64. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что Комитет уже высказался в отношении сути данного предложения.

65. Г-н ДУЭ (Франция) надеется, что некоторые делегации выскажутся в отношении юридических слабостей данного предложения.

66. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что в соответствии со статьей 31 правил процедуры Комитет может возвратиться к рассмотрению своего решения лишь в том случае, если за это проголосует большинство в две трети участников, присутствующих и участвующих в голосовании.

67. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) подчеркивает, что перед тем, как перейти к голосованию по этому предложению, члены Комитета должны попытаться выявить четкое значение данного предложения. По мнению советской делегации, оно направлено на установление очевидной параллели с пунктом 1 статьи 19, в которой провозглашается презумпция факта. Однако в новом пункте 7 ситуация иная, поскольку речь идет о презумпции вины: если уведомление об утрате не предоставляется перевозчиком грузоотправителю в течение 90 дней, то позднее нельзя будет установить, что имела место вина со стороны грузоотправителя. Иными словами, на последнего возлагается бремя доказывания. Следовательно, этот принцип непосредственно противоречит статье 13, в которой бремя доказывания возлагается на перевозчика, что затрудняет положение грузоотправителя в случае утраты или повреждения, понесенных перевозчиком. Можно задать вопрос, действительно ли этого желает Комитет.

68. Г-н ГОНДРА (Испания) присоединяется к возражениям, сформулированным двумя предшествующими ораторами. Он считает, что рассматривать в одинаковом плане договорную ответственность перевозчика и недоговорную ответственность грузоотправителя, вытекающую из статьи 13 проекта конвенции, — значит вносить юридическую путаницу. Таким образом нарушается баланс между положением двух сторон. Кроме того, в первый раз подобный принцип отражается в транспортной конвенции, в то время как необходимо предпринимать усилия по гармонизации будущей конвенции с другими документами, применяемыми в данной области.

69. Г-н МАСУД (Пакистан) признает, что положение перевозчика и грузоотправителя не одинаковы, как и их ответственность. Предложение Пакистана направлено лишь на установление, в том что касается перевозчика, презумпции, аналогичной презумпции, применимой по отношению к грузополучателю в соответствии с пунктом 1 в том случае, когда уведомление об утрате или повреждении не было направлено в срок. Делегации в своем большинстве одобрили этот принцип, который будет поставлен под вопрос, если текст предложения A/CONF.89/C.1/L.199 не будет принят.

70. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) считает, как и представитель Франции, что предложение Специальной рабочей группы с юридической точки зрения неприемлемо.

71. Г-н ТАНИКАВА (Япония) также возражает против этого предложения, юридического смысла которого он не видит.

72. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) считает, что некоторые делегации смешивают текст предложения и принцип, отраженный в нем, который уже был принят и который может быть оспорен лишь в случае повторного открытия прений.

73. Г-н ДУЭ (Франция) берет слово *по порядку ведения заседания* и отмечает, что Комитет в первый раз рассматривает текст Рабочей группы и поэтому Комитет может высказаться простым большинством, как он это сделал в отношении статьи 11.

74. Г-н АМОРОСО (Италия) поддерживает это предложение и напоминает, что на 26-м заседании было решено проголосовать в дальнейшем заключительный текст, который Рабочая группа должна разработать на основе предложения Пакистана.

75. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ подчеркивает, что в настоящее время речь идет лишь о предложенном тексте и что если принцип поправки будет поставлен под сомнение голосования в две трети голосов, то необходимо будет создать новую рабочую группу для рассмотрения данного вопроса.

Заседание закрывается в 22 час. 35 мин.

33-е заседание

Вторник, 28 марта 1978 года, 10 час.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF.89/C.1/SR.33

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.190, L.198, L.199, L.206, L.212)

Статья 19 (продолжение)

Текст, представленный Специальной рабочей группой по пункту 7 статьи 19 (A/CONF.89/C.1/L.190) в документе A/CONF.89/C.1/L.199

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает о том, что на 26-м заседании Комитет утвердил принцип, провозглашенный в тексте, предложенном Специальной рабочей группой.

2. Г-н МАСУД, выступая по порядку ведения заседания, говорит, что нельзя доказывать юридическую неправомерность принципа, изложенного в рассматриваемом тексте, как это делали некоторые делегации в ходе предыдущего заседания. Делегации должны воздерживаться от неуместных замечаний в отношении принципа, утвержденного большинством участников.

3. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование текст, предложенный Специальной рабочей группой по пункту 7 статьи 19 (A/CONF.89/C.1/L.199).

4. *Текст отклоняется 28 голосами против 24 при 8 воздержавшихся.*

5. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит — и г-н ГЕЙРОС (Бразилия) присоединяется к этому замечанию, — что если текст отклонен, то это означает, что принцип, провозглашенный в нем, не поддерживается. Поэтому он предлагает учредить новую рабочую группу для выработки нового текста.

6. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) считает, что Комитет выиграл бы время, если бы теперь решил вопрос о том, в какой форме он хотел бы провозгласить ранее утвержденный принцип. Прежде чем проводить голосование по этому тексту, следовало бы решить вопрос о том, можно ли его изменить. По существу на предыдущем заседании Комитет должным образом изучил принцип, провозглашенный в тексте, но не сам текст.

7. Г-н КАСТРО (Мексика) напоминает о том, что на предыдущем заседании дискуссия касалась, скорее, самого принципа, чем текста пункта 7. В связи с этим, поскольку Комитет испытывает нехватку времени, ему следует возложить на рабочую группу задачу по разработке приемлемого текста этого пункта.

8. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) считает, что самому Комитету трудно будет выработать текст пункта 7 в связи с многочисленными устными поправками, которые будут представлены. По его мнению, Комитет не может позволить себе тратить то ограниченное время, которое находится в его распоряжении, на детали, и поэтому необходимо возложить задачу разработки нового пункта 7 на рабочую группу.

9. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что, прежде чем создавать новую рабочую группу, Комитет должен изучить текст пункта 7, с тем чтобы дать указания рабочей группе указать на недостатки существующего текста и на улучшения, которые требуется внести. Без этого рабочая группа не сможет улучшить текст, и он вновь будет отвергнут.

10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что если нет возражений, то он считает, что Комитет согласен создать новую рабочую группу в составе представителей следующих стран: Индии, Пакистана, Польши, Сьерра Леоне, Филиппин, Франции и Швеции.

11. Г-н ДУЭ (Франция) напоминает о том, что его делегация возражает против принципа, провозглашенного в пункте 7, и поэтому не в состоянии внести позитивный вклад в разработку этого пункта; в связи с этим она не хотела бы входить в состав рабочей группы.

12. *Предложение Председателя о создании специальной рабочей группы в составе делегаций Индии, Пакистана, Польши, Сьерра Леоне, Филиппин и Швеции принимается.*

Текст, предложенный Специальной рабочей группой по пункту 8 статьи 19, изложенный в документе A/CONF.89/C.1/L.198

13. Г-н КАСТРО (Мексика), внося на обсуждение текст, разработанный Рабочей группой, говорит, что возникла необходимость уточнить значение некоторых терминов в контексте статьи 19, поскольку, например, термин «перевозчик» согласно определению, содержащемуся в статье 1, строго говоря, означает лицо, заключившее договор перевозки. Он напоминает, кроме того, о положениях статьи 3, предусматривающих отход в некоторой степени от определений, принятых в статье 1, в целях общего и единообразного толкования.

14. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) и г-н НЗАПУ (Заир) говорят, что они не могут принять предлагаемый текст без уточнения терминов «или других лиц командного состава судна», поскольку уведомление

не может быть сделано радисту или же технику судна.

15. Г-н ХЕРБЕР (Федеративная Республика Германии) в качестве одного из членов Рабочей группы уточняет, что Рабочая группа не хотела определять функции различных лиц командного состава судна, поскольку эти функции отличаются друг от друга в различных странах; она пыталась обеспечить то, чтобы грузоотправитель или грузополучатель имел возможность найти на борту судна лицо, управомоченное получить уведомление. Вследствие этого фраза «или других лиц командного состава судна» касается всех лиц командного состава на борту судна, поскольку, например, через радиста грузоотправитель или грузополучатель может связаться с компетентным должностным лицом.

16. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) разделяет точку зрения представителя Либерии, поскольку предлагаемый текст противоречит практике на борту судов. Он предлагает заменить спорную формулировку словами «или лица, исполняющего обязанности командира судна», поскольку трудно представить, что уведомление может быть получено радистом или каким-либо механиком.

17. Г-н КАСТРО (Мексика) указывает, что Рабочая группа учла существующую практику. Он считает приемлемой идею представителя Венесуэлы, однако предлагает использовать следующую формулировку: «или какого-либо другого лица командного состава судна, назначенного им».

18. Г-н НЗАПУ (Заир) считает, что эта устная поправка имеет смысл, поскольку фактически капитан будет нести ответственность за действия лица командного состава, предусмотренного в этой формулировке.

19. Г-н ДИКСИТ (Индия) выражает мнение о том, что для того, чтобы определить лицо, сдающее груз перевозчику, следует заменить слова «либо лицу, действующему от имени получателя» словами «либо грузоотправителю, либо его доверенному лицу, действующему от его имени».

20. Г-н АМОРОСО (Италия) считает, что если исключить слова «или других лиц командного состава судна», то проблема будет решена, поскольку всегда какой-либо офицер будет отвечать за судно, если капитан сам на борту не присутствует. Другим решением было бы поручить Редакционному комитету заменить это выражение, вызывающее затруднение, такой формулировкой: «любому другому лицу, выполняющему его функции».

21. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия), поддерживаемый г-ном КХУ (Сингапур), говорит, что поправки, предложенные делегациями Мексики и Италии, могут вызвать трудности для грузоотправителя, если в первом случае грузоотправитель отправляет уведомление лицу, которое должным образом не управомочено на это (в связи с чем вышеупомянутое уведомление становится недействительным), и во втором случае, если капитан не находится на борту судна. Поэтому он предлагает следующую формулировку: «или какому-либо другому лицу командного состава, ответственному за судно».

22. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) считает, что это последнее предложение является удовлетворительным, однако отмечает, что формулировка трех последних строк рассматриваемого пункта зависит от результата работы Рабочей группы, созданной для разработки нового пункта 7. Если этот новый пункт 7 не будет принят, то не будет оснований для принятия пункта 8.

23. Г-н АМОРОСО (Италия) и г-н КАСТРО (Мексика) выражают согласие с поправкой, предложенной Либерией.

24. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, по его мнению, Комитет принимает устную поправку Либерии о том, чтобы заменить слова «или других лиц командного состава судна» словами «или другое лицо командного состава, ответственное за судно».

25. Г-н АМОРОСО (Италия) предлагает несколько изменить формулировку этого пункта, исключив слово «другое» перед словом «лицо».

26. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, как было предложено в многочисленных поправках, следует поручить другой Рабочей группе пересмотреть формулировку нового пункта 8 статьи 19. В состав этой Группы войдут делегации следующих стран: Индии, Италии, Либерии и Федеративной Республики Германии.

27. *Предложение принимается.*

Новая статья 22-бис (окончание)*

28. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на то, что предложение Специальной рабочей группы по статье 22-*бис* состоит из двух частей; и он предлагает Комитету рассмотреть в первую очередь текст, предложенный в пункте 1.

29. Г-н ДИКСИТ (Индия) вносит на обсуждение текст, предложенный Специальной рабочей группой, созданной для рассмотрения новой статьи 22-*бис* (A/CONF.89/C.1/L.206), которая первоначально предложена в документе A/CONF.89/C.1/L.189 делегациями восьми стран — членов СЭВ, являющихся сторонами Конвенции об арбитраже. Однако положения статей 21 и 22 проекта конвенции противоречат положениям вышеупомянутой Конвенции об арбитраже, которые устанавливают обязательные нормы для урегулирования споров между странами-членами, включая споры, связанные с морскими перевозками. В предлагаемом тексте провозглашаются три условия, которые должны быть объединены для того, чтобы применялась новая статья: необходимо, чтобы такая другая конвенция конкретно касалась вопросов, регулируемых в статьях 21 и 22 настоящей Конвенции, чтобы она содержала обязательные правила и чтобы спор касался лишь сторон,

* Возобновление работы 30-го заседания.

имеющих свои коммерческие предприятия в государствах — участниках такой другой конвенции.

30. Г-н РАЙ (Аргентина) задает вопрос о том, почему эта предлагаемая статья касается исключительно существующих конвенций, а не тех, которые могут быть заключены в будущем.

31. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) говорит, что его делегация имеет некоторые оговорки в отношении этого нового положения в связи с двусторонними договорами, заключенными его страной с рядом других стран о признании и приведении в исполнение судебных решений в области гражданских и торговых отношений, и она опасается того, что это новое положение помешает вступлению в силу Конвенции в государствах, являющихся сторонами таких договоров. В связи с этим он предлагает либо добавить слово «многосторонней» после слова «другой», либо слово «конкретно» перед словом «касаются», поскольку эти двусторонние договоры конкретно не затрагивают те же вопросы. Если это не будет сделано, то необходимо, чтобы страны, являющиеся сторонами таких двусторонних соглашений, сделали в конце Конвенции оговорку о том, что для них это новое положение не является применимым.

32. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) отмечает, что положения статей 21 и 22 предусматриваются в новой предлагаемой статье, поскольку они в целом носят лишь процедурный характер, за исключением пункта 4 статьи 22, в котором говорится, что «арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила настоящей Конвенции». Таким образом, по его мнению, новая статья 22-*бис* должна исключать положение, содержащееся в этом пункте, и с этой целью в начале предлагаемого текста можно добавить слова «за исключением положений пункта 4 статьи 22».

33. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), выступая в качестве автора первоначального предложения, выражает согласие с предложением Швейцарии о том, чтобы добавить слово «многосторонней» после слов «какой-либо другой», а также с предложением Норвегии о включении в новое положение четкой ссылки об исключении пункта 4 статьи 22. Редакционный комитет может разработать наиболее подходящую формулировку, учитывающую эти поправки.

34. Г-н БАЙЕРС (Австралия), г-н НИЛЬСОН (Швеция) и г-н КХУ (Сингапур) выражают согласие с двумя поправками, которые только что были приняты делегацией СССР.

35. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ констатирует, что Комитет утверждает предлагаемый текст пункта 1 документа A/CONF.89/C.1/L.206 с поправками, представленными Швейцарией и Норвегией; он поручит Редакционному комитету включить в текст эти поправки.

36. *Предложение принимается.*

37. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает также внимание Комитета на пункт 2 документа A/CONF.89/C.1/L.206, в котором Специальная рабочая группа предлагает включить новый текст в статью 25 в качестве пункта 2. Он предлагает Комитету также передать этот вопрос на рассмотрение Редакционного комитета.

38. *Предложение принимается.*

Статья 1 (продолжение)*

Определение термина «грузоотправитель»

39. Г-н ДИКСИТ (Индия) представляет доклад Специальной рабочей группы, которой было поручено разработать возможное определение термина «грузоотправитель», и говорит, что предлагаемое определение было разработано с учетом общего контекста статьи 1, а также с учетом определения термина «перевозчик», никак не расширяя и не ограничивая права и обязанности той или иной стороны, провозглашенные в Конвенции (первая часть предложения). Кроме того, текст был сформулирован таким образом, чтобы охватить все ситуации, при которых возникает необходимость в определении грузоотправителя, в частности, когда не сам грузоотправитель, а какое-либо другое лицо передает груз перевозчику, например, в тех случаях, когда изготовитель продает опасный груз «франко-завод» и когда покупатель поручает третьей стороне доставить груз. В связи с этим грузоотправитель — покупатель — определяется как всякое лицо, «которым или от имени которого или от лица которого» груз фактически передается перевозчику (вторая часть предложения).

40. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что предлагаемые ранее определения «грузоотправителя» вызывали трудности потому, что некоторые делегации считали, что они повлекут за собой отрицательные последствия. Эта проблема касается самых различных ситуаций, возникающих на практике. Ее можно решить, если определение «грузоотправитель» будет позволять ограничить круг лиц, которых надо учитывать, однако будет достаточно гибким, чтобы учесть практические обстоятельства. Проект определения «грузоотправителя», содержащийся в документе A/CONF.89/C.1/L.212, отвечает этим требованиям, и поэтому делегация Норвегии поддерживает его.

41. Г-н КАСИЧ (Югославия) разделяет мнение представителя Норвегии и поддерживает проект определения «грузоотправителя», представленный Специальной рабочей группой.

42. Г-н МАРСИАНОС (Греция) отмечает, что с точки зрения английского языка грузоотправителем считалось «любое лицо, которым или от имени которого или от лица которого» груз был передан перевозчику, о чем говорится во второй части определения Специальной рабочей группы. Проблема возникает в связи с тем, что после того, как термин «грузоотправитель» был включен в определение «перевозчика», содержащееся в статье 1, Комиссия пожелала дать определение самому термину «грузо-

* Возобновление работы 31-го заседания.

отправитель». В результате разработано определение, которое, являясь правильным в своей второй части, представляет собой тавтологию своей первой части и поэтому не может быть включено в юридический текст. Не желая исключать эту первую часть предлагаемого определения, делегация Греции хотела бы уточнить, что она будет выступать против любого положения в формулировке юридического текста, которое противоречит принципам формальной логики.

43. Г-н БАЙЕРС (Австралия) считает, что предлагаемое определение позволяет определить грузоотправителя во всех различных ситуациях, встречающихся на практике. Поэтому делегация Австралии может поддержать его.

44. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) не считает желательным или необходимым включать предлагаемое определение в проект конвенции, однако он не возражает против этого. Чтобы учесть тот факт, что договор морской перевозки может быть заключен после того, как груз был сдан перевозчику, он предлагает заменить слова «во исполнение договора морской перевозки» словами «в связи с договором морской перевозки».

45. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) выражает согласие с проектом определения, представленным Специальной рабочей группой. Однако после выступления представителя Соединенного Королевства он хотел бы задать вопрос о том, может ли тот согласиться с тем, чтобы заменить слова «во исполнение договора морской перевозки» словами «в целях исполнения договора морской перевозки».

46. Г-жа ОЛОВО (Уганда) говорит, что, несмотря на недостатки определения Специальной рабочей группы, и в частности недостатки, о которых говорил представитель Греции, оно отвечает требованиям, и делегация Уганды поддерживает его.

47. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ задает вопрос о том, может ли Комитет в целях ускорения работы и выпуска необходимых документов для пленарных заседаний принять поправки к предлагаемому определению без передачи этого определения в Редакционный комитет.

48. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что если определение, предложенное Специальной рабочей группой, и предложенные поправки будут переданы в Редакционный комитет, то они будут рассматриваться в порядке очередности.

49. Г-н АМОРОСО (Италия) отмечает, что согласно определению, предложенному Специальной рабочей группой, термин «грузоотправитель» означает любое лицо, которым груз фактически был передан перевозчику в целях исполнения договора перевозки. Он задает вопрос о том, можно ли рассматривать в качестве грузоотправителя предприятие, через посредство которого грузоотправитель направляет груз перевозчику и которое фактически передает груз перевозчику.

50. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) в ответ на вопрос представителя Италии говорит, что в этом случае такое предприятие лишь передает груз перевозчику от имени грузоотправителя.

51. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что делегация Нидерландов не может принять определение, предложенное Специальной рабочей группой, и не считает возможным найти соответствующее определение грузоотправителя. Она считает, что включение определения «грузоотправителя» лишь увеличит путаницу не только, что касается смысла самого термина «грузоотправитель», но и что касается заменяемого определения «перевозчика». Поэтому она не может внести вклад в разработку юридического текста, содержащего определения «грузоотправителя».

52. Г-н ПОПОВ (Болгария) говорит, что в целях ускорения работы Комитета, а также для того, чтобы разрешить этот вопрос, делегация Болгарии будет голосовать за определение, представленное Специальной рабочей группой, если это определение будет поставлено на голосование.

53. Г-н КАСТРО (Мексика) обращает внимание Комитета на то, что в статье 1 перед определениями стоит фраза «в настоящей Конвенции», а это означает, что изложенные определения используются в целях Конвенции, а также то, что эти определения направлены на введение в силу положений Конвенции. Признается, что любая делегация имеет право сформулировать оговорки и попытаться согласовать свое законодательство с положениями Конвенции. Если дальнейшее развитие событий приведет к необходимости изменения определения «грузоотправителя», то ничто не помешает это сделать. Поэтому делегация Мексики поддерживает определение, предложенное Специальной рабочей группой.

54. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что сейчас он поставит на голосование определение «грузоотправителя», предложенное Специальной рабочей группой.

55. Г-н АМОРОСО (Италия), выступая по порядку ведения заседания, предлагает провести голосование по вопросу об определении, предложенном Специальной рабочей группой, в два этапа. На первом этапе Комитет проголосует по первой части определения, а именно по следующему тексту: «''Грузоотправитель'' означает любое лицо, которым или от имени которого или от лица которого заключен договор морской перевозки груза с перевозчиком». На втором этапе Комитет выразит свое мнение по второй части определения, в отношении которой у многих делегаций существуют сомнения. Если эта вторая часть будет отклонена, а первая принята, то все равно будет существовать определение «грузоотправителя» к удовлетворению делегаций, которые любой ценой хотят включить такое определение в статью 1.

56. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), выступая по порядку ведения заседания, отмечает, что предложение

Италии является устным предложением и поэтому неприемлемо и что, кроме того, оно направлено лишь на то, чтобы Комитет вновь проводил голосование по проекту определения, который уже был отклонен. Комитет либо примет определение «грузоотправителя», предложенное Специальной рабочей группой, с поправкой, предложенной представителем Соединенного Королевства, либо он отклонит его. Однако Комитет не может принять предложение Италии, поскольку оно является бессмысленным.

57. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Комитет вновь рассмотрит этот вопрос на следующем заседании.

Заседание закрывается в 12 час. 10 мин.

34-е заседание

Вторник, 28 марта 1978 года, 14 час. 25 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF.89/C.1/SR.34

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF. 89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L. L.48, L.74, L.117, L.122, L.123, L.184, L.211, L. 212)

Статья 1 (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает Комитету, что в конце предыдущего заседания представитель Италии обратился с просьбой провести раздельное голосование по двум частям определения термина «грузоотправитель», предложенного в документе A/CONF. 89/C.1/L.212. В связи с тем, что представитель Сьерра Леоне выступил против такой процедуры, Председатель сначала поставил на голосование предложение о проведении раздельного голосования в соответствии со статьей 37 правил процедуры.

2. *Предложение отклоняется 33 голосами против 14 при 10 воздержавшихся.*

3. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование определение термина «грузоотправитель», предложенное в документе A/CONF .89/C.1/L.212, в котором в соответствии с предложением Соединенного Королевства (A/CONF .89/C.1/SR.33) были внесены изменения, заключающиеся в замене слов «во исполнение договора морской перевозки» словами «в связи с договором».

4. *Предложение с внесенными в него соответствующими поправками принимается 36 голосами против 10 при 12 воздержавшихся.*

5. Г-н ПОПОВ (Болгария) говорит, что его делегация проголосовала за предложенное определение, но по-прежнему считает, что с юридической точки зрения оно непонятно.

6. Г-н КАСИЧ (Югославия) говорит, что с учетом принятого определения термина «грузоотправитель» и с целью избежания двусмысленности его делегация предлагает включить в пункт 1*d* статьи 15 термин «основное коммерческое предприятие грузоотправителя». Возможно, Комитет сочтет нужным передать это предложение на рассмотрение Редакционного комитета.

7. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что ввиду ограниченного времени, имеющегося в распоряжении Комитета, он не может принять устную поправку на данной стадии работы. Этот вопрос можно было бы поставить на пленарном заседании.

Название Конвенции

8. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть поправку к названию Конвенции, представленную делегацией СССР (A/CONF .89/C. 1/L.74).

9. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), представляя поправку A/CONF. 89/C.1/L.74, говорит, что его делегация считает, что существующее название является слишком широким, поскольку в проекте конвенции не рассматриваются все вопросы, связанные с морской перевозкой груза. Таким образом, делегация СССР предлагает в качестве возможного решения следующее название: «Конвенция по унификации некоторых правил морской перевозки грузов».

10. Г-н МЕГДЖИ (Объединенная Республика Танзания) поддерживает существующее название. По его мнению, следует подумать о будущем и предусмотреть возможность расширения сферы действия Конвенции, что явится, насколько он понимает, одной из целей будущих конференций по пересмотру действия Конвенции. Ограниченное название, аналогичное тому, которое было предложено, исключит такую возможность.

11. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) говорит, что, по мнению его делегации, существующее название яв-

ляется коротким, но полным. Таким образом, он не может поддержать предложение Советского Союза.

12. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) говорит, что его делегация считает, что название, предложенное делегацией Советского Союза, более точно отразит содержание Конвенции, которая не охватывает всех правил морских перевозок.

13. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) говорит, что его делегация также поддерживает предложение Советского Союза по соображениям, уже изложенным представителем Польши.

14. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) отмечает, что юристам трудно включить в один кодекс все нормы по какому-либо конкретному вопросу. Поэтому в странах римского права большое число кодексов, которые дополняются и изменяются на основании законов и юриспруденции. Поэтому тот факт, что Конвенция не охватывает всех норм, не является достаточно обоснованной причиной для изменения ее названия. Более ограничительное название, аналогичное предложенному, может привести к разработке аналогичных правил органами юстиции и судами. Таким образом, г-н Гейрос выступает за существующее название, которое дает представление о предмете Конвенции, даже если содержащиеся в ней правила не являются исчерпывающими.

15. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что его делегация снимает свою поправку, поскольку она не получила поддержки большинства.

16. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает далее Комитету изучить поправку к названию Конвенции, предложенную делегацией Турции (A/CONF.89/C.1/L.184).

17. Г-н ОЗЕРДЕН (Турция) говорит, что его делегация предлагает следующее название Конвенции: «Конвенция о морской перевозке грузов между портами двух различных государств». Соображения, лежащие в основе этого предложения, отражены в документе A/CONF.89/C.1/L.184.

18. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) предлагает изменить название Конвенции следующим образом: «Конвенция о международной морской перевозке грузов». Это название короче, чем то, которое было предложено делегацией Турции, а также больше вписывается по форме в названия других конвенций.

19. Г-н КАСТРО (Мексика) поддерживает это предложение.

20. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что он не может принимать устные предложения на данной стадии. Отмечая, что ни один из членов Комитета не поддержал предложение Турции, он считает, что это предложение отклоняется.

Статья 5, пункты 1—4 (продолжение)*, *статья 6, пункты 1 и 3* (продолжение)**, *статья 8* (окончание)** *и статья 26*

21. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что пересмотренный текст пунктов 1—4 статьи 5, пунктов 1 и 3 статьи 6, статьи 8 и статьи 26 (A/CONF.89/C.1/L.211) является результатом общего компромисса, достигнутого в ходе длительных и сложных переговоров, проведенных Консультативной группой, созданной в ходе прений, в рамках пленарного заседания и Комитета. В состав Консультативной группы вошли представители каждой региональной группы. Прежде чем выразить свою точку зрения, они консультировались с другими членами своей группы. Таким образом, достигнутый компромисс отражает общее мнение всех участников Конференции.

22. Что касается конкретно статей 5, 6 и 8, в которых содержатся основные принципы, лежащие в основе Конвенции, то Председатель прежде всего отмечает, что в пункте 4*a* статьи 5 на французском языке слово «chargeur» необходимо заменить словом «transporteur». Основное правило, касающееся ответственности в случае пожара, было сохранено, но ответственность перевозчика была распространена на случаи утраты, ущерба или задержки в сдаче в результате ошибки или небрежности, допущенной перевозчиком или его служащими и агентами при принятии всех мер по тушению пожара и избежанию или смягчению его последствий, которые разумно требовать от них (подпункт ii пункта 4*a*).

23. В статье 6 указывается, что при установлении пределов ответственности за основу берется двойной критерий веса и единицы отгрузки. Было предусмотрено, что в качестве расчетной единицы должны использоваться специальные права заимствования (СПЗ), определенные Международным валютным фондом (статья 26).

24. Статья 8 вносит существенное изменение, поскольку в ней указывается, что перевозчик не может пользоваться правом на ограничение ответственности, предусмотренным в статье 6, если доказано, что утрата, ущерб или задержка в сдаче являются результатом действия или упущения исключительно перевозчика.

25. В последнем пункте документа A/CONF.89/C.1/L.211 указывается, что ответственность перевозчика в соответствии с Конвенцией основана на принципе презумпции ошибки или небрежности. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается на перевозчика, но в некоторых случаях положения Конвенции изменяют это правило.

26. В связи с тем, что принципиальные вопросы уже были подробно рассмотрены, Председатель предлагает Комитету перейти к голосованию.

27. Г-н МОНТГОМЕРИ (Канада), поясняя мотивы своего голосования до проведения голосования в соответствии со статьей 36 правил процедуры, гово-

* Возобновление работы 10-го заседания.

** Возобновление работы 13-го заседания

рит, что его делегация не может согласиться с компромиссным предложением, и в частности с пересмотренным вариантом статьи 6 (Пределы ответственности) и статьи 8 (Утрата права на ограничение ответственности), которые, по его мнению, не устанавливают должного равновесия между интересами грузоотправителей, с одной стороны, и перевозчиков — с другой. Его делегация могла бы поддержать текст ЮНСИТРАЛ, а также компромиссное предложение, если были бы соответствующим образом расширены пределы ответственности, исчисляемые в СПЗ. Но Консультативная группа не согласилась с таким расширением. Делегация Канады считает также, что не были достаточно изучены экономические вопросы, лежащие в основе этого юридического режима. Таким образом, она будет голосовать против данного предложения.

28. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) отмечает, что в компромиссный текст не был включен пункт 4 статьи 6 текста ЮНСИТРАЛ (пункт 3 текста ЮНСИТРАЛ).

29. Г-н ВИХИЛЬ-ТОЛЕДО (Перу) говорит, что его делегация, отдавая должное усилиям, приложенным Консультативной группой с целью выработки компромиссного решения, не может поддержать текст пунктов 1 и 4 статьи 5, содержащийся в документе A/CONF.89/C.1/L.211. В связи с тем, что Перу является развивающейся страной, а также в силу своего географического положения, она считает, что развитие торгового флота имеет для нее первостепенное значение. Предложенный же текст недостаточно учитывает эти интересы.

30. Во-первых, в тексте не содержится положения об освобождении от ответственности за навигационную ошибку. Отсутствие такого положения может быть оправданным со строго теоретической точки зрения, поскольку этого могут требовать соображения юридической целостности, так как, согласно общему правилу, доверитель должен нести ответственность за ошибку, допущенную его агентом. Однако экономические последствия отсутствия вышеупомянутого положения для такой развивающейся страны, как Перу, очевидно, не были учтены. Кроме того, с юридической же точки зрения представляется нелогичным делать исключение в пользу перевозчика в случае пожара; было бы логичнее предусмотреть освобождение от ответственности за навигационную ошибку и рассмотреть вопрос пожара в общих правилах, касающихся ответственности.

31. Кроме того, предложенные положения изменят соотношение рисков, что выразится в увеличении страхования ответственности по отношению к страхованию имущества; что же касается страхования полномочий, то оно может быть обеспечено даже в Перу, в то время как страхование ответственности должно производиться за границей, а это приведет к расхождению запасов иностранной валюты.

32. И наконец, следует отметить, что в соответствии с положениями, например пункта 1 статьи 5 в пересмотренном виде, на торговый флот, находящийся на стадии развития, как это имеет место в Перу, ляжет более тяжелое бремя, чем на более прогрессивный с технической точки зрения и более развитый флот других стран.

33. Г-н ДИОП (Сенегал) желал бы получить пояснения по пункту 1*b* статьи 6 предложенного текста, который представляется ему противоречивым, поскольку, с одной стороны, речь идет о сумме, в два с половиной раза превышающей фрахт при задержке в сдаче груза, а с другой стороны, об общей сумме фрахта, выплачиваемой в соответствии с договором перевозки груза.

34. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия), отвечая на вопрос представителя Сенегала, говорит, что в пункте 1*b* статьи 6 текста ЮНСИТРАЛ имеется пропуск, в который должна быть внесена цифра, кратная фрахту, причем эта сумма различна в двух вариантах, представленных в предварительном порядке до принятия решения по вопросу о том, должны ли пределы ответственности в случае задержки в сдаче основываться на фрахте, выплачиваемом за груз, сданный с задержкой, или на фрахте, выплачиваемом в соответствии с договором перевозки. Во время составления документа A/CONF.89/C.1/L.211 было предложено ограничить ответственность суммой, в два раза превышающей фрахт, выплачиваемый за груз, сданный с задержкой, но не превосходящей общую сумму фрахта, выплачиваемого в соответствии с договором морской перевозки груза; впоследствии было принято решение о том, что эта сумма должна превышать фрахт, выплачиваемый за груз, сданный с задержкой, не в два, а в два с половиной раза.

35. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что его делегация готова поддержать тексты, предложенные в документе A/CONF.89/C.1/L.211, с целью устранения противоречий, то есть с целью, к которой, как он надеется, стремятся также другие делегации и, в частности, те делегации, которые считают, что предложенный компромисс не отвечает их интересам.

36. Аналогично делегации Филиппин, его делегация желала бы знать, не был ли пункт 4 статьи 6 опущен по недосмотру.

37. Г-н ВИС (Исполнительный секретарь Конференции) говорит, что в документе A/CONF.89/C.1/L.211 содержатся лишь те положения, которые необходимо изучить с целью выработки компромиссных текстов соответствующих статей.

38. Г-н РЕЙСХОФЕР (Австрия) высказывает сожаление по поводу того, что по причинам, изложенным представителями Канады и Перу, его делегация не может поддержать текст, содержащийся в документе A/CONF.89/C.1/L.211. Он добавляет, что его делегация с самого начала выступала против переноса бремени доказывания в случае пожара.

39. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что его делегация высоко ценит усилия, приложенные с целью

разработки компромиссных текстов, представленных в документе A/CONF. 89/C.1/L.211. Хотя некоторые делегации и не удовлетворены этими текстами, совершенно ясно, что представленные на рассмотрение Комитета предложения по-прежнему ставят перевозчика в более благоприятное положение. Делегация Пакистана считает, что предложенному тексту пункта 1*b* статьи 6 присуща некоторая аномалия, поскольку в случае задержки в сдаче всего груза, оговоренного в договоре перевозки, ответственность перевозчика будет не больше, чем в случае задержки в сдаче лишь $^2/_3$ груза, указанного в договоре.

40. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) говорит, что его делегация сожалеет по поводу того, что предложенные положения не содержат оговорки в отношении освобождения от ответственности за навигационную ошибку и считает, что доводы, достигнутые в поддержку исключения такой оговорки, неубедительны. Тем не менее его делегация готова согласиться с компромиссным решением, предложенным в документе A/CONF. 89/C.1/L.221, в надежде на то, что будет иметься возможность разработать конвенцию, приемлемую для большинства государств — членов Организации Объединенных Наций, и таким образом расширить юридические гарантии, предоставляемые грузоотправителю и перевозчику. Даже если для некоторых стран это приведет к более значительному, чем было предусмотрено, росту транспортных расходов, эти расходы будут нести все грузоотправители, которые должны быть готовы платить за предоставляемые им юридические гарантии. Делегация Бельгии присоединяется к замечаниям представителя Нидерландов в отношении необходимости компромисса и выражает надежду, что Комитет серьезно изучит возможность включения в Заключительный акт специального положения по пункту 1 статьи 5.

41. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация может поддержать предложенное компромиссное решение. Однако он желал бы знать, не сможет ли Комитет изучить также вопросы технического или редакционного характера, связанные с находящимися на рассмотрении текстами, при условии, что в них не будет внесено изменений по существу.

42. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в соответствии с процедурой, которой он намерен придерживаться, Комитет должен провести голосование по содержащимся в документе A/CONF.89/C.1/L.211 компромиссным текстам в целом, что приведет к автоматическому снятию всех других предложений, касающихся рассматриваемых положений. Несмотря на нехватку времени, он попытается, по мере возможности, предоставить слово делегациям, желающим сделать замечания по компромиссным текстам, при условии, что поправок по существу вноситься не будет.

43. Г-н КАРО (Франция) говорит, что, хотя его делегация и не совсем удовлетворена текстом ЮНСИТРАЛ, она готова поддержать его в духе компромисса; она готова также принять предложенные тексты, являющиеся результатом усилий по достижению необходимого компромисса, в частности, тех стран, среди граждан которых, в отличие от Франции, не имеется одновременно грузоотправителей и перевозчиков. Хотя и консенсуса, очевидно, не будет, ясно, что члены Комитета нашли основу для взаимопонимания, о чем свидетельствует их желание разработать международное соглашение по максимально широкому числу вопросов.

44. Что касается редакции текста, то делегация Франции считает его недостаточно согласованным, поскольку в подпункте i пункта 4*a* используется формулировка «если истец докажет, что», а в подпункте ii — выражение «которые, как доказал истец».

45. Г-н ПОРТЕЛА (Аргентина) говорит, что его делегация, полностью сознавая трудности, с которыми столкнулась Консультативная группа, тем не менее разделяет критические замечания, высказанные делегацией Перу по предложенным компромиссным текстам и, в частности, по пункту 1 статьи 5, и не может поддержать предложения, содержащиеся в документе A/CONF. 89/C.1/L.211.

46. Г-н БАЙЕРС (Австралия) считает, что предложенные тексты можно считать в целом удовлетворительными, если учесть разнообразие интересов сторон. Его делегация готова поддержать эти предложения.

47. Г-н ЭЙСАГИРРЕ (Чили) говорит, что его делегация ценит усилия, приложенные Председателем и Кочсультативной группой с целью согласования различных точек зрения в ходе разработки компромиссных текстов, но отмечает, что, по его мнению, текст ЮНСИТРАЛ также является компромиссом между всеми аспектами пересмотра Гаагских правил. Однако тексты, рассматриваемые в настоящее время Комитетом, несколько непоследовательны. Например, полностью признавая тот факт, что установить финансовые пределы ответственности было трудно и что общие положения, касающиеся ответственности, еще находятся на стадии рассмотрения, делегация Чили считает, что с учетом поправок, которые впоследствии было предложено внести в эти положения — в частности в том, что касается бремени доказывания в случае пожара, — существующие суммы являются слишком небольшими. Кроме того, исключение подпунктов *b* и *c* пункта 1 статьи 8 будет иметь чрезвычайно тяжелые последствия для грузоотправителей. Поэтому делегация Чили не поддерживает предложения, содержащиеся в документе A/CONF. 89/C.1/L.211.

48. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что его делегация поддержала предложения, рассматриваемые в настоящее время Комитетом, в духе сотрудничества, а также потому, что она убеждена в их целесообразности. Тем не менее она считает, что предложенные тексты можно было бы улучшить путем включения оговорки или условия в отношении навига-

ционной ошибки. Г-н Бургучев просит занести высказанные им замечания в протокол.

49. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что замечания представителя Советского Союза будут занесены в краткий отчет заседания.

50. Он предлагает членам Комитета представить, если они того желают, редакционные поправки к положениям, содержащимся в «тексте общего компромисса».

51. Г-н АМОРОСО (Италия) предлагает заменить в конце пункта 4*b* статьи 5 пересмотренного английского текста слово «a claimant» словом «the claimant» и опустить остальные слова во фразе, поскольку доклад эксперта, которому поручается провести расследование, должен по требованию передаваться в распоряжение как перевозчика, так и истца, с тем чтобы они имели полное представление о сложившейся ситуации.

52. *Предложение принимается.*

53. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) говорит, что его делегация желала бы добавить слова «в целях освобождения от ответственности» после слов «бремя доказывания», содержащихся во второй фразе текста, подлежащего включению в доклад Первого комитета к пленарному заседанию (A/CONF. 89/C. 1/L.211, стр. 3).

54. Г-н МАЛЕЛА (Заир) считает, что предложение Болгарии касается существа, а не формулировки текста, и поэтому ставит под вопрос достигнутый общий компромисс.

55. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) заявляет, что, поскольку было выражено мнение, что предложение его делегации затрагивает существо вопроса, он его снимает.

56. Г-н КХУ (Сингапур) высказывает Председателю свое удовлетворение по поводу текста, содержащегося в документе A/CONF. 89/C.1/L.211, в котором удалось примирить различные точки зрения. Он напоминает всем тем, кто желал бы продвигаться более быстрыми темпами, что необходимо применять поэтапный подход. То, что уже было достигнуто, является небольшим улучшением, которое, однако, представляется важным в свете существующего режима. Компромисс не может удовлетворять всех. Поэтому делегация Сингапура принимает общий компромисс, предложенный в документе A/CONF. 89/C.1/L.211.

57. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) благодарит Председателя за его усилия по урегулированию возникших вопросов. Общий компромисс имеет много аспектов, не отвечающих интересам его страны, но Конференция занимается рассмотрением таких вопросов, которые неизбежно связаны с противоречивыми интересами, и любой компромисс требует уступок. Сохранение существующего режима поставило бы новые трудности перед грузоотправителями, в то время как принятие Конвенции не ухудшит их положения и может даже несколько его улучшить. Делегация Сьерра Леоне готова принять общий компромисс в интересах международного взаимопонимания и в надежде на то, что, когда придет время пересматривать Конвенцию, интересы грузоотправителей будут более полно учтены.

58. Аналогично представителю Канады, г-н Смарт считает, что пределы ответственности, установленные в пункте 1*a* статьи 6 предложенного текста, являются не совсем удовлетворительными. Не вдаваясь в устной поправки, он отмечает, что, по его мнению, было бы желательно несколько увеличить число расчетных единиц, предусмотренных в этом подпункте.

59. Что касается пункта 1*b* статьи 6, то г-н Смарт не совсем понял пояснение, данное представителем Норвегии в ответ на соответствующую просьбу представителя Сенегала, и у него имеются некоторые трудности, которые можно проиллюстрировать на следующем примере: если за груз, доставленный с большой задержкой, был оплачен фрахт в размере 1000 долларов США, то должен ли грузополучатель получить возмещение за задержку в размере 1000 или 2500 долларов США? Если эта сумма равняется 1000 долларов США, то в пункте 1*b*, в котором говорится, что грузополучатель имеет право на сумму, в 2,5 раза превышающую фрахт, выплачиваемый за груз, сданный с задержкой, допущена ошибка. Авторы текста, разумеется, имели в виду случаи, когда груз отправляется несколькими партиями и когда одни суда прибывают в намеченный срок, а другие запаздывают. В подобных случаях, если в коносаменте указывается общая сумма фрахта, то ответственность перевозчика за груз, сданный с задержкой, оценивается пропорционально фрахту, уплаченному за этот груз. В случае отправки одной партии груза положение будет иным.

60. Г-н АННИ (Алжир) благодарит Председателя за приложенные им усилия по разработке компромиссного текста. Среди доводов, выдвинутых против этого текста, его делегация обратила особое внимание на доводы представителя Перу, поскольку Алжир является той страной, в которой превалируют интересы грузоотправителей и которая пытается развивать торговый флот, общий тоннаж которого превосходит в настоящее время 1,5 млн. тонн. Тем не менее делегация Алжира твердо убеждена, что общие интересы «третьего мира» должны превалировать над интересами конкретной страны. Поэтому она обращается к делегации Перу и к делегациям других стран Латинской Америки принять компромиссное решение, отвечающее долгосрочным интересам стран «третьего мира» в целом. Она предпочла бы иметь более полный компромиссный текст, но сознает, что ни один компромисс не может быть полностью удовлетворительным, и поэтому готова полностью поддержать предложения Комитета.

61. Г-н КАСТРО (Мексика) отмечает, что пределы ответственности, предложенные в тексте ЮНСИТРАЛ, были значительно более высокими и что в статье 8 этого текста лучше учитывалось законное желание развивающихся стран улучшить

условия жизни своего населения; но он считает, что упрямый отказ пойти на компромисс будет способствовать лишь сохранению существующего режима, который, разумеется, не является более справедливым, чем тот, который предлагается в рассматриваемом решении. Таким образом, его делегация поддерживает компромиссный текст и присоединяется к адресованной развивающимся странам делегацией Алжира просьбе подчинить свои национальные интересы общим интересам «третьего мира».

62. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по тексту статей, содержащихся в документе A/CONF. 89/C.1/L.211, с внесенными в него представителем Италии изменениями.

63. *Текст статей, содержащихся в документе A/CONF.89/C.1/L.211, с внесенными в них поправками принимается 64 голосами против 3 при 9 воздержавшихся.*

Статья 5, пункты 5—7

64. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что пункты 5—7 не входят в компромиссный текст, содержащийся в документе A/CONF. 89/C.1/L.211, и поэтому в них можно вносить поправки. Он предлагает Комитету рассмотреть сначала поправки к пункту 5 статьи 5, предложенные Грецией (A/CONF. 89/C.1/L.4), СССР (A/CONF. 89/C.1/L.117) и Маврикием (A/CONF. 89/C.1/L.122).

65. Г-н МАРСИАНОС (Греция), представляя предложение, содержащееся в документе A/CONF. 89/C.1/L.4, говорит, что Комитет должен предусмотреть возможность заключения между перевозчиком и грузоотправителем особых договоров в случае перевозки живых животных, поскольку условия перевозки такого груза слишком разнообразны и не могут быть охвачены общим правилом.

66. Г-н МУЧУИ (Кения) и г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) выступают против данного предложения.

67. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ констатирует, что никто из членов Комитета не высказался за предложение Греции, в связи с чем он считает, что это предложение отклоняется.

68. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что вторая часть пункта 5 практически не имеет никакого смысла, поскольку, если перевозчик доказывает, что ущерб явился результатом особых рисков, то он доказывает ipso facto, что ущерб был нанесен не по его вине. Таким образом, предложение (A/CONF. 89/C.1/L.117) заключается в том, чтобы опустить всю фразу «и что при данных обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в сдаче могли бы быть отнесены за счет таких рисков» и заменить слова «этими рисками» словами «такими особыми рисками».

69. Г-н ПОПОВ (Болгария) и г-н МАРСИАНОС (Греция) поддерживают предложение Советского Союза.

70. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, поскольку предложение Советского Союза не было поддержано другими делегациями, он будет считать, что оно отклоняется.

71. Г-н БУЛЕЛЛ (Маврикий) снимает предложение, содержащееся в документе A/CONF. 89/C.1/L.122, а также снимает свое предложение по статье 7 (A/CONF. 89/C.1/L.135), которое зависело от предыдущего (см. 14-е заседание, пункт 2).

72. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть поправки к пункту 6, предложенные Болгарией (A/CONF. 89/C.1/L.48) и СССР (A/CONF. 89/C.1/L.117).

73. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) говорит, что предложение его делегации (A/CONF. 89/C.1/L.48) об исключении слов «и разумных мер по спасению» устранит различие между мерами по спасению жизни и мерами по спасению имущества. Ссылка на «разумные» меры поставит перевозчика в неприемлемое положение, поскольку он должен будет решать в чрезвычайных обстоятельствах, явятся ли те примеры, которые он предлагает принять с целью спасения имущества в соответствии со своей обязанностью, фактически разумными.

74. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что предложение его делегации (A/CONF. 89/C.1/L.117) об исключении слова «разумные» в пункте 6 основано на аналогичных соображениях: это слово вызовет проблемы в тех случаях, когда судно находится в затруднительном положении или когда опасности подвергаются также человеческая жизнь и имущество. Капитан должен будет решить, являются ли те меры, которые он предлагает принять, разумными, причем он будет сознавать, что на него ляжет вся ответственность, если эти меры окажутся «неразумными». Следует применять единый критерий, то есть выяснять лишь то, были ли утрата, ущерб или задержка в сдаче обусловлены мерами, принятыми с целью спасения жизни и имущества на море.

75. Г-н МАРСИАНОС (Греция) поддерживает предложение Болгарии по соображениям, изложенным представителями Болгарии и СССР.

76. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) с удовлетворением принимает предложения Болгарии и Советского Союза.

77. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) говорит, что авторы проекта стремились гарантировать груз от утраты или повреждения в результате принятия неразумных мер безопасности, которые могут, например, заключаться в безразборочном сбрасывании груза в море лишь с той целью, чтобы найти исчезнувшую ядовитую змею. Не внося официального предложения, г-н Смарт отмечает, что эту проблему можно было бы решить путем переноса слова «разумные» в начало фразы.

78. Г-н КХУ (Сингапур) напоминает, что место слова «разумные» было определено лишь после продолжительных прений в рамках ЮНСИТРАЛ. Он же

выступает за сохранение текста в существующем виде.

79. Г-н ВАИТИТУ (Кения) и г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) считают, как и представитель Сингапура, что следует сохранить текст ЮНСИТРАЛ.

80. Г-н ПОПОВ (Болгария) заверяет Комитет, что предложение его делегации было основано лишь на тех соображениях, которые изложены в документе A/CONF. 89/C.1/L.48. Ввиду отсутствия поддержки он принимает решение снять свое предложение, но такой результат вызывает у него опасения. Фактически основываясь на существующем тексте, перевозчики могут отказаться оказать помощь людям, терпящим бедствие, и будут воздерживаться от принятия мер по спасению имущества на море, которые фактически явятся совершенно разумными.

81. Г-н МАРСИАНОС (Греция) говорит, что, будучи представителем страны с многовековыми морскими традициями, он осуждает любой отход от морального долга каждого, который существует многие века и заключается в оказании помощи людям, терпящим бедствие на море.

82. Г-н ПТАК (Польша) говорит, что его делегация полностью разделяет мнение, выраженное представителем Болгарии.

83. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, принимая во внимание различные мнения, выраженные представителями, решает поставить на голосование предложение СССР по пункту 6 статьи 5 (A/CONF. 89/C.1/L.117).

84. *Предложение отклоняется 32 голосами против 11 при 21 воздержавшемся.*

85. Г-н ПОРТЕЛА (Аргентина), ссылаясь на поправку, предложенную его делегацией к пункту 7 статьи 5 (A/CONF. 89/C.1/L.123), говорит, что в случае утраты, повреждения или задержки в сдаче в результате многих причин невозможно точно установить размеры ущерба, обусловленного ошибкой, на основе процедуры, предусмотренной в пункте 7, поскольку такая оценка подразумевает стоимостную оценку. Следовало бы полностью опустить последнюю часть фразы, начиная со слов «при условии, что перевозчик докажет» или заменить ее текстом следующего содержания: «суд определяет долю в зависимости от различных причин».

Заседание закрывается в 17 час. 15 мин.

35-е заседание

Вторник, 28 марта 1978 года, 17 час. 15 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF.89/C.1/SR.35

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF. 89/8, A/CONF.89/C.1/L.58 и Corr.1, L.78, L.95, L.123, L.125, L.138, L..203, L.207, L.214)**

Статья 5 (окончание)

1. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация снимает предложенную ею поправку (A/CONF. 89/C.1/L.58 и Corr.1).

2. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) говорит, что он готов снять поправку Соединенного Королевства к пункту 7, которая касается лишь формы (A/CONF.89/C.1/L.78).

3. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегатам рассмотреть поправку, предложенную Аргентиной к пункту 7 (A/CONF.89/C.1/L.123).

4. Г-н РАЙ (Аргентина) отмечает, что существующий текст пункта 7, который касается таких ситуаций, при которых существуют три различные причины, причинившие убытки, и когда необходимо определить долю ответственности каждой из сторон, налагает обязанность предъявления доказательств, которые очень трудно обосновать. Без четкого определения в некоторых случаях могут высказываться утверждения о полной невиновности перевозчика. Вследствие этого, для того чтобы охватить такие случаи, существует лишь два решения: полностью изъять последнюю часть фразы, касающуюся обязанности доказать размер убытков, возникших по вине или небрежности перевозчика, или же заменить эту часть текстом, содержащимся в предложении Аргентины.

5. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) считает, что озабоченность представителя Аргентины является оправданной. По существу, если, например, сравнить текст проекта конвенции с текстами других конвенций, в частности с пунктом 5 статьи 17 Конвенции ДПГ о договоре международной дорожной перевозки грузов[1], то можно сделать вывод о том, что формулировка этого последнего документа является более осторожной. Необходимо понимать, что перевозчику трудно доказать точную сумму ущерба, возникшего не в связи с его виной, и лучше было бы,

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, p. 189.

если бы суд устанавливал долю ответственности, вытекающей из двух различных обстоятельств, приведших к утрате или повреждению. В связи с этим представитель Нидерландов поддерживает поправку Аргентины или, если эта поправка будет отклонена, выступает за принятие текста, аналогичного тексту пункта 5 статьи 17 Конвенции ДПГ о договоре международной дорожной перевозки грузов.

6. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) также выступает за предложение Аргентины, которое является разумным и соответствует практическим требованиям, и г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) и г-н КАСИЧ (Югославия) поддерживают это мнение.

7. Г-н БАЙЕРС (Австралия) не может разделить этого мнения. В том случае, когда существуют две причины, приведшие к убыткам, единственным решением является существующий текст, поскольку только перевозчик в состоянии указать точную часть ответственности, которую он несет. Поправка, предложенная Аргентиной, косвенным образом налагает на грузоотправителя бремя предъявления доказательств, которые он не может получить. Вследствие этого представитель Австралии выступает против поправки Аргентины.

8. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) считает, что предложение Аргентины является справедливым и обоснованным; аналогичное положение уже содержится в других транспортных конвенциях и отвечает основной цели проекта конвенции, которая заключается в унификации различных транспортных документов. Представитель Болгарии поддерживает это предложение.

9. Г-н РАЙ (Аргентина), отвечая на возражения представителя Австралии, отмечает, что положения пункта 7 статьи 5 основаны на предположении о том, что одновременно два различных фактора вызвали ущерб и что грузоотправитель не в состоянии доказать, за какую часть такого ущерба несет ответственность перевозчик. Цель предложения Аргентины заключается лишь в прояснении ситуации путем возложения на суд обязанности определить точную часть ответственности, приходящуюся на каждый из этих факторов. Речь идет не о том, чтобы возлагать какие-либо конкретные обязательства на грузоотправителя или грузополучателя.

10. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) выражает согласие с замечаниями представителя Австралии. Он подчеркивает, что ситуация, аналогичная той, которая предусмотрена в пункте 7 статьи 5, может встретиться на практике, и что, даже если исключить последнюю часть фразы, необходимо будет определять, исходя из национального законодательства, ту часть ущерба, которая вызвана небрежностью перевозчика, и ту часть, которая вызвана другими факторами.

11. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) поддерживает замечания представителей Австралии и Норвегии. Он считает, что существующий текст пункта 7 был тщательно разработан и соответствует юридической практике в большом числе стран. Поэтому было бы нежелательно исключать последнюю часть фразы или вносить какие-либо изменения.

12. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) также выступает за сохранение существующего текста пункта 7.

13. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование поправку Аргентины (A/CONF. 89/C.1/L.123).

14. *Поправка Аргентины отклоняется 35 голосами против 14 при 9 воздержавшихся.*

15. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета рассмотреть предложение Соединенных Штатов и Сингапура (A/CONF. 89/C.1/L.126) о том, чтобы добавить новый пункт 8 к статье 5.

16. Г-н ХОННОЛЬД (Соединенные Штаты Америки) говорит, что предложение Соединенных Штатов и Сингапура, направленное на более точное определение смысла термина «служащие или агенты перевозчика», для некоторых делегаций может показаться излишним и поэтому бессмысленным, учитывая то, что в законодательстве большинства стран уже предусмотрено, что перевозчик, поручивший выполнение какой-либо части обязательств, вытекающих из договора о перевозке, какой-либо независимой компании, например предприятию, осуществляющему погрузочно-разгрузочные операции (стивидорной компании), не может уклониться от ответственности, которая возложена на него с того момента, когда груз переходит в его ведение согласно смыслу статьи 4, на том основании, что такая компания не является его агентом. Эта доктрина нашла свое отражение в статье 10 проекта конвенции, которая регулирует такие случаи, когда осуществление договора о перевозке или какой-либо части его поручено фактическому перевозчику. Тем не менее в некоторых юридических системах могут возникнуть сомнения в отношении того, считается ли стивидорная компания агентом перевозчика или же независимым предприятием. Делегация Соединенных Штатов Америки хотела бы указать, что, по ее мнению, такие юридические системы несовместимы со структурой Конвенции и с основным принципом унификации различных юридических систем. Вот почему она предлагает добавить дополнительный пункт к статье 5 и выражает надежду на то, что многие делегации поддержат это предложение в целях ясности и унификации.

17. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) разделяет мнение представителя Соединенных Штатов Америки. Согласно толкованию делегации Норвегии, выражение «служащие или агенты» перевозчика должно распространяться в Конвенции на всех лиц, услугами которых пользуется перевозчик для осуществления перевозки или договора перевозки, и в связи с этим она не видит каких-либо трудностей толкования этого выражения в смысле предложения, представленного Соединенными Штатами. Однако это выражение используется не только в статье 5, но также и во многих других статьях проекта конвенции, что может создать трудности. В частности, в пункте 3 статьи 4, о которой упоминается в этом предложе-

нии, речь идет не только о служащих или агентах перевозчика, но и о служащих или агентах грузополучателя; таким образом, можно задать вопрос о том, следует ли ограничить значение этого выражения статьей 4. Чтобы избежать таких проблем, можно попытаться либо разработать определение, которое будет касаться всех статей Конвенции и будет изложено в статье 1, либо четко указать в документах Конференции, что члены Комитета считают, что выражение «служащие или агенты перевозчика» распространяется на всех лиц, услугами которых пользуется перевозчик.

18. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) подчеркивает, что существует тесная связь между статьей 5 и статьями 6 и 8, которые являются предметом общей договоренности между значительным большинством членов Комитета. Предложение Соединенных Штатов Америки имеет последствия для пределов ответственности перевозчика, указанных в пункте 1 статьи 8, и выходит за пределы положений, принятых в общей договоренности; в связи с этим делегация Нигерии не может поддержать его.

19. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) считает, что определение служащих или агентов перевозчика, изложенное в предложении Соединенных Штатов Америки, является слишком широким. Оно также является излишним, учитывая общую договоренность, достигнутую Комитетом.

20. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) считает, что предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.126, является интересным; в то же время не следует забывать о том, что различные страны применяют различные законодательства в этом вопросе. Так, например, в Венесуэле стивидорная компания не будет считаться агентом перевозчика в смысле определения, предложенного в поправке Соединенных Штатов Америки. Кроме того, совершенно справедливо, что это определение повлияет и на другие статьи Конвенции. К тому же, поскольку статьи 5, 6 и 8 явились предметом общей договоренности, не представляется возможным добавлять определение выражения «служащие или агенты перевозчика» в статью 1. В то же время было бы целесообразно указать в проекте конвенции, что все действия, совершенные предприятиями, используемыми перевозчиком, например стивидорными компаниями, влекут за собой ответственность перевозчика.

21. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что, согласно его толкованию, выражение «служащие или агенты перевозчика» включает также и стивидорные компании. Однако представитель Соединенных Штатов Америки справедливо указал, что в некоторых юридических системах перевозчик может уклоняться от ответственности, возложенной на него, утверждая, что речь идет о «независимом лице», а не о его агенте. Поэтому представитель Пакистана может поддержать предложение Соединенных Штатов Америки; в то же время, с тем чтобы избежать всех трудностей, связанных с другими статьями, он советует включить содержащееся в этом предложении определение в статью 1.

22. Г-н СУХОРЖЕВСКИЙ (Польша) не может поддержать предложение США, поскольку оно делает недействительной общую договоренность, достигнутую Комитетом по статьям 5, 6 и 8 (A/CONF. 89/C.1/L.211), и вызывает проблемы толкования в других статьях проекта конвенции. В частности, представитель Польши обращает внимание на статью 7 проекта конвенции, согласно которой служащие или агенты перевозчика могут пользоваться теми же возражениями, что и сам перевозчик. Кроме того, можно утверждать, что грузоотправитель также является агентом перевозчика, исходя из определения, изложенного в предложении Соединенных Штатов Америки.

23. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) считает, что предложение США должно содержаться в начале Конвенции, учитывая то, что выражение, на определение которого направлено это предложение, фигурирует во многих статьях. В существующей форме эта поправка может вызывать трудности толкования, и болгарская делегация не может его поддержать.

24. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) говорит, что он не может поддержать предложение США, поскольку оно не охватывает всех статей проекта конвенции. Кроме того, оно охватывает лишь период осуществления договора перевозки, а не действия, предшествующие перевозке. На практике возникают такие случаи, когда перевозчик просит какое-либо независимое предприятие привести судно в соответствующее состояние. Согласно юриспруденции такое предприятие может считаться как агентом перевозчика, так и независимым лицом, что противоречит основной цели Конвенции, заключающейся в установлении единообразного режима во всех правовых системах. Наконец, в тех случаях, когда определение Соединенных Штатов Америки будет применимым, оно будет слишком широким, поскольку оно распространяется на все положения, касающиеся фактического перевозчика. Вопрос о каждом конкретном случае следует оставить на усмотрение национальных судов, и нецелесообразно включать такое определение в Конвенцию.

25. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) говорит, что для ГДР это предложение не является необходимым; законодательство этой страны считает «агентом» перевозчика любое лицо, услугами которого пользуется перевозчик. В свою очередь, это предложение может оказаться полезным для тех стран, которые применяют нормы общего права, и его можно поддержать, поскольку оно способствует унификации национального законодательства в области перевозок.

26. Г-н ВАЛЬЕХО (Колумбия) не может согласиться с предложением Соединенных Штатов Америки, поскольку в Колумбии независимые предприятия, в частности стивидорные компании, находятся под контролем государства, которое пользуется монопольным правом на их услуги, а это исключает

возможность того, что перевозчик сможет выбирать такую компанию, а тем более контролировать ее. К тому же в настоящей Конвенции подразумевается, что ответственность перевозчика в связи с действиями его агентов возникает в том случае, если он может их контролировать.

27. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, констатируя, что, за исключением Германской Демократической Республики, все выступившие делегации возражали против предложения Соединенных Штатов Америки, считает, что это предложение отклонено Комитетом. Он напоминает о том, что Нидерланды представили предложение о добавлении нового пункта к статье 5 (A/CONF. 89/C.1/L.95), и предлагает членам Комитета рассмотреть эту поправку.

28. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды), объясняя причины предложения Нидерландов, указывает, что его делегация считает, что отсутствие в проекте конвенции положения, касающегося метода подсчета суммы компенсации за повреждение груза, является недостатком, и она попыталась устранить его, предложив включить положение, аналогичное тому, которое существует в других конвенциях, с целью установления объективных критериев. Предлагается подсчитывать сумму возмещения, исходя из стоимости груза в том месте и в то время, когда груз выгружался с судна, согласно законодательству многих стран. Аналогичное положение содержится в Брюссельском 1968 года протоколе изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе в 1924 году, и представитель Нидерландов считает, что не должно возникнуть каких-либо проблем в принятии этого предложения.

29. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) подчеркивает, что Комитет признал, что перевозчик подвержен значительным рискам. Учитывая последствия, которые будет иметь предложение Нидерландов для договоров страхования, а также то, что оно позволяет точно определить сумму возмещения за повреждение груза, представитель Либерии считает его полезным и может его поддержать.

30. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что он понимает, что сумма возмещения может определяться, исходя из коммерческой стоимости груза или биржевой котировки, однако он не видит, каким образом можно основывать подсчеты на обычной стоимости товара такого же рода и качества.

31. Г-н РАЙ (Аргентина) поддерживает предложение Нидерландов, которое соответствует принципу, принятому многими странами, и которое вытекает из Протокола 1968 года.

32. Г-н КАСТРО (Мексика) разделяет это мнение.

33. Г-н КАРО (Франция) считает, что целесообразно включить в Конвенцию метод, позволяющий подсчитывать стоимость утраченного или поврежденного груза, исходя из критериев, изложенных в Протоколе 1968 года. Выражение «обычная стоимость товара такого же рода и качества» является, несомненно, спорным, однако оно фигурирует также в Протоколе. В связи с этим делегация Франции может поддержать поправку, предложенную Нидерландами.

34. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что он не может поддержать это предложение. Он отмечает, что, насколько ему известно, оговорка, содержащаяся в Протоколе, которая содержится и в рассматриваемом предложении, оказалась на практике трудно реализуемой. В целом делегация Австралии считает, что в пределах ответственности размеры компенсации должны покрывать всю стоимость утраченного или поврежденного груза. В противном случае указанные критерии могут привести к принятию неправильного решения, которое не позволит грузоотправителю полностью возместить свои убытки.

35. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) считает, что если взять в качестве критерия обычную стоимость товара такого же рода и качества, то это не должно вызвать серьезных проблем, учитывая то, что на местном рынке можно найти продукты, аналогичные соответствующим товарам. Так, например, для некоторых сортов импортных зерновых можно взять в качестве основы какой-либо продукт для установления приблизительной цены.

36. Г-н ПТАК (Польша) считает, что предложение Нидерландов является чрезвычайно полезным, а особенно полезным оно является в случае полного возмещения, поскольку при отсутствии такого положения определение стоимости груза может быть связано с различными спорами.

37. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) не может поддержать предложение Нидерландов по двум причинам: с одной стороны, статья 5 касается лишь основания ответственности перевозчика, а, с другой стороны, предложение Нидерландов не учитывает всех присутствующих факторов.

38. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) также выражает сомнение в отношении возможности принятия этого предложения. По его мнению, речь идет о важной проблеме гражданского права, которая приводит к возникновению в рамках этой доктрины различных мнений. Так, например, согласно различным юридическим системам могут выбираться различные моменты для определения стоимости поврежденного груза; речь может идти о моменте повреждения груза, о времени подачи иска или даже о моменте принятия судебного решения. Учитывая это, делегация Болгарии считает, что эта проблема должна регулироваться только путем арбитража и национальными судами.

39. Г-н АМОРОСО (Италия) считает, что предложение Нидерландов может с первого взгляда показаться бесполезным, поскольку, как указал представитель Болгарии, затрагиваемый вопрос может быть урегулирован с помощью гражданского права. Однако это предложение имеет положительные сто-

роны, поскольку облегчает отношения между перевозчиком и грузоотправителем и способствует принятию единообразной процедуры возмещения. Поэтому делегация Италии может поддержать это предложение.

40. Г-н БРЕДХОЛЬТ (Дания) поддерживает новое положение, предложенное Нидерландами, поскольку Дания, являясь участником Брюссельского протокола 1968 года, включила в свое законодательство аналогичное положение, которое до настоящего времени не вызывало каких-либо трудностей. В связи с этим он считает, что это положение должно стать частью будущей Конвенции.

41. Г-н ВАЛЬЕХО (Колумбия) согласен принять предложение Нидерландов при том условии, если будет указано, что предлагаемая система оценки никоим образом не затрагивает уже утвержденных пределов ответственности.

42. Г-н МАРТОНЬИ (Венгрия) не может поддержать предложение Нидерландов, поскольку убытки, понесенные перевозчиком, могут не ограничиваться стоимостью груза, а могут включать и другие элементы, например фрахт. По его мнению, Комитет должным образом учел интересы обеих сторон, приняв пределы ответственности, основанные на весе и единице отгрузки. Таким образом, представитель Венгрии решительно выступает против любого нового ограничения ответственности, которое выходило бы за пределы, установленные в рамках общего компромисса.

43. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) поддерживает положение, предложенное Нидерландами, которое уже содержится в Брюссельском протоколе 1968 года и в законодательстве различных стран в области морских перевозок. По его мнению, включение в Конвенцию такого положения способствовало бы унификации метода подсчета суммы компенсации в случае утраты или повреждения груза.

44. Однако г-н Нильсон указывает, что текст Нидерландов касается лишь пункта 1 статьи 5, в то время как предложенный метод подсчета должен применяться и в случае утраты или повреждения в связи с пожаром. Поэтому он задает вопрос о том, не следует ли сделать ссылку на новый пункт 4*a* статьи 5, принятый в рамках общего компромисса.

45. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что его делегация не имела намерения ограничивать свое предложение гипотезой, предусмотренной в пункте 2 статьи 5, исключая утрату и повреждение, вызванные пожаром. Однако она считает, что положение, касающееся пожара, является лишь одним из конкретных аспектов общего правила, провозглашенного в пункте 1 статьи 5. Таким образом, вопрос о включении ссылки на это положение в текст, предложенный Нидерландами, носит лишь редакционный характер.

46. Представитель Нидерландов пытается устранить опасения представителя Колумбии, заверяя его в том, что предложение его делегации никоим образом не противоречит пределам ответственности, установленным в статье 6. В противовес мнению представителя Венгрии, это предложение не ограничивает сумму возмещения, выплачиваемого перевозчиком. По существу, если фрахт уже включен в стоимость товара, подсчитанную по рыночной цене, он учитывается отдельно на том же основании, что и другие косвенные убытки.

47. Таким образом, предложение Нидерландов не может затронуть общего компромисса. Единственной его целью является облегчение подсчета суммы возмещения в том, что касается стоимости груза, и оно никоим образом не ограничивает этой суммы.

48. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) не может поддержать предложение Нидерландов, поскольку, по его мнению, это положение является неуместным в статье 5, которая касается лишь оснований ответственности. Это положение неуместно и в статье 6, поскольку оно противоречит духу общего компромисса. По существу оно приведет к снижению пределов ответственности, установленных в рамках этого компромисса, поскольку сумма возмещения всегда будет меньше, если ее подсчитывать исходя из стоимости груза.

49. Однако если предложение Нидерландов действительно направлено на упрощение подсчета стоимости груза, то представитель Сьерра Леоне выступает за сохранение второй фразы, которая, по его мнению, является приемлемой, и за изъятие первой фразы, которая исключает другие издержки, вызванные материальной утратой груза, как отметил представитель Венгрии.

50. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) отмечает, что ответ на вопрос, поднятый представителем Венгрии, содержится в пункте 1 статьи 5. Именно с учетом этого пункта следует толковать предложение Нидерландов.

51. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование предложение Нидерландов (A/CONF.89/C.1/L.95).

52. *Предложение принимается 28 голосами против 23 при 15 воздержавшихся.*

53. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что он проголосовал за предложение Нидерландов, исходя из того, что это предложение касается лишь подсчета суммы возмещения в отношении стоимости груза и никоим образом не затрагивает вопрос о том, может ли грузоотправитель получить также возмещение за другие понесенные издержки и ущерб.

54. Г-н НИЛЬСОН (Швеция) присоединяется к мотивам голосования, приведенным представителем Норвегии.

55. Г-н НЗАПУ (Заир) говорит, что он воздержался от голосования по предложению Нидерландов, поскольку согласно этому предложению сумма возмещения подсчитывается, исходя из стоимости груза в том месте и в то время, когда он выгружается с судна. Однако такой метод подсчета, который, возможно, является правильным для экспортных гру-

зов, по его мнению, не подходит для импортных грузов по той причине, что стоимость валюты неодинакова во всех странах. Редакционный комитет, видимо, сможет улучшить текст.

Статья 6 (окончание)

56. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть поправку к пункту 2*a* статьи 6, предоставленную Данией, Соединенными Штатами Америки, Финляндией, Индией, Норвегией и Швецией в документе A/CONF.89/C.1/L.138.

57. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) считает, что, поскольку Конвенция касается и других транспортных документов, помимо коносамента, необходимо уточнить в пункте 2 статьи 6, что если в каком-либо транспортном документе, помимо коносамента, указывается число грузовых мест и единиц отгрузки в контейнере, на паллете или другом подобном средстве транспортировки, используемом для укрупнения партий груза, то это число должно также приниматься во внимание при определении пределов ответственности в целях пункта 1 статьи 6. Поправка, предлагаемая в документе A/CONF.89/C.1/L.138, основывается на соответствующем положении Брюссельского протокола 1968 года. Она позволит заполнить пробел, который является тем более значительным, что транспортные документы, помимо коносамента, приобретают все большую важность в современной международной торговле.

58. Г-н КХУ (Сингапур), г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германия), г-н КУАРТЕЙ (Гана) и г-н ГОРБАНОВ (Болгария) выражают согласие с поправкой, изложенной в документе A/CONF.89/C.1/L.138.

59. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, поскольку не было каких-либо возражений, он считает эту поправку принятой.

60. *Предложение принимается.*

61. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть поправку к пункту 4 статьи 6, представленную Советским Союзом в документе A/CONF.89/C.1/L.203.

62. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что поправка, представленная его делегацией, направлена на то, чтобы дополнить пункт 4 статьи 6 путем включения положения о том, что если стоимость груза, объявленная грузоотправителем, указана в коносаменте и если она превышает предел ответственности, предусмотренный в пункте 1 статьи 6, то можно считать, что она была установлена по взаимному соглашению грузоотправителя и перевозчика с целью повышения предела ответственности перевозчика в той мере, в какой она соответствует действительной стоимости груза. Представитель Советского Союза отмечает, что это положение содержится в Брюссельской конвенции 1924 года и соответствует практике, существующей во многих странах.

63. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) поддерживает поправку, представленную Советским Союзом. Абсолютно справедливым является мнение о том, что, если стоимость груза упомянута в коносаменте, можно считать, что стороны пожелали установить предел ответственности перевозчика, превышающий предел, предусмотренный в Конвенции.

64. Г-н МЮЛЛЕР (Швейцария) не может поддержать рассматриваемую поправку. Согласно пункту 4 статьи 6, перевозчик и грузоотправитель могут согласиться установить пределы ответственности, превышающие пределы, предусмотренные в пункте 1 этой статьи. С точки зрения коммерческой практики, было бы весьма опасно считать таким соглашением лишь указание стоимости груза в коносаменте. Весьма часто в коносаменте указывается цена товара, установленная продавцом или покупателем, но не стоимость, согласованная перевозчиком и грузоотправителем, и это делается в административных целях, в частности для таможенных органов. Однако такое упоминание отнюдь не означает, что стороны имели намерение повысить пределы ответственности. Если считать, что указание стоимости груза в коносаменте предполагает также повышение пределов ответственности, то перевозчики потребуют установления суммы фрахта со стоимости, а грузоотправители воспользуются страхованием своих прав, а также пределами ответственности, установленными в Конвенции. Если каждое указание о стоимости груза считать соглашением об увеличении пределов ответственности, то это может нанести ущерб торговле и будет противоречить истинному намерению сторон.

65. Представитель Швейцарии может в конечном итоге согласиться с включением нормы, аналогичной той, которая содержится в предложении Маврикия (A/CONF.89/C.1/L.127), которое является значительно более умеренным, поскольку предполагает лишь презумпцию при отсутствии доказательств об обратном.

66. Г-н БАЙЕРС (Австралия) считает, что предложение СССР заслуживает внимательного рассмотрения, поскольку оно касается практического вопроса.

67. Г-н КАСТРО (Мексика) подчеркивает, что пункт 4 статьи 6 дает сторонам возможность повысить пределы ответственности. Таким образом, это положение является исключением из общего правила, предусмотренного в Конвенции. Включение поправки Советского Союза нанесет ущерб этой возможности свободно вести переговоры. С другой стороны, Комитет только что утвердил предложение, устанавливающее критерий для подсчета суммы возмещений. Что же тогда произойдет с этим предложением, если будет принята советская поправка? Без убедительных разъяснений делегация Мексики не может выразить согласие с рассматриваемой поправкой.

68. Г-н НОВОА ЭГУСКИСАР (Куба) поддерживает поправку, представленную Советским Союзом, поскольку она соответствует уже широко распростра-

ненной практике, при которой грузоотправитель, желающий повысить пределы ответственности, указывает в коносаменте стоимость груза.

69. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что поправка советской делегации (A/CONF.89/C.1/L.203) в значительной степени совпадает с поправкой делегации Маврикия (A/CONF.89/C.1/L.127), предлагает этим двум делегациям провести консультации с тем, чтобы представить совместное предложение на следующем заседании.

70. *Предложение принимается.*

71. Г-н ХЕННИ (Алжир), внося на обсуждение поправку его делегации к пункту 4 статьи 6 (A/CONF. 89/C.1/L.125), уточняет цель этой поправки. Алжир является развивающейся страной, внешняя торговля которой в большей или меньшей степени монополизирована и которая ведет переговоры с судовладельцами, исходя из закона свободной конкуренции. Используя такое положение, алжирские грузоотправители могут добиться у какого-либо судовладельца более высокого предела ответственности, чем тот, который они могут получить у другого судовладельца; необходимо избежать того, чтобы это приводило к повышению фрахтовых ставок. Именно этим объясняется предложение Алжира.

72. Учитывая позднее время, а также то, что Комитет не успевает завершить свою работу, делегация Алжира готова снять свое предложение, если ни одна из делегаций развивающихся стран не будет настаивать на том, чтобы оно было сохранено.

73. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ выражает мнение о том, что можно считать, что Алжир снимает свою поправку (A/CONF.89/C.1/L.125).

74. *Предложение принимается.*

Статья 9 (окончание)*

Пункт 4

75. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что пункт 4 статьи 9 является одним из положений, в отношении которых Комитет не хотел принимать решения, пока не будут известны результаты общей договоренности. Учитывая эту договоренность, в настоящий момент представляется, что содержащаяся в пункте 4 статьи 9 ссылка на статью 8 может быть сохранена.

76. *Пункт 4 статьи 9 принимается и передается в Редакционный комитет.*

Статья 19 (окончание)**

Пункт 5

77. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ уточняет, что Комитет отложил принятие решения по пункту 5 статьи 19, поскольку делегация Соединенного Королевства выступала за исключение понятия задержки в сдаче. Поскольку это понятие сохранено в рамках общей договоренности (A/CONF.89/C.1/L.211), рассматриваемый пункт не подлежит изменению.

78. *Пункт 5 статьи 19 утверждается и передается в Редакционный комитет.*

Пункт 7

79. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает о том, что Рабочая группа в составе делегаций Пакистана, Филиппин, Польши, Индии, Сьерра Леоне и Швеции была создана для улучшения текста, предложенного ранее (A/CONF.89/C.1/L.199) другой Специальной рабочей группой, которая исходила из предложения Пакистана (A/CONF.89/C.1/L.190). Новая рабочая группа разработала текст, который содержится в документе A/CONF.89/C.1/L.214.

80. Г-н МАСУД (Пакистан), внося на обсуждение этот новый текст от имени Специальной рабочей группы, отмечает, что слова «возникновения обстоятельства, приведшего к такой утрате или такому повреждению» были заменены словами «когда имели место такая утрата и такое повреждение», поскольку это обстоятельство может предшествовать утрате или повреждению. В английском варианте слово «such» было заменено словом «the» и слова «shall be» были заменены словом «is» по стилистическим соображениям. Специальная рабочая группа единогласно приняла текст, предлагаемый в документе A/CONF.89/C.1/L.214.

81. Г-н ДИКСИТ (Индия), который участвовал в работе Специальной рабочей группы, выражает мнение о том, что принцип, провозглашенный в рассматриваемом пункте, является справедливым и правильным. Прежде всего в статье 19 подтверждается основной принцип, согласно которому грузополучатель должен направить перевозчику уведомление об утрате или повреждении в определенный срок, с тем чтобы в случае необходимости иметь впоследствии возможность возбудить иск против перевозчика. Все правовые системы признают этот принцип. Нет ничего нелогичного в том, что со своей стороны грузоотправители хотят застраховать себя от того, чтобы после доставки груза против них не предъявлялось каких-либо обвинений. Именно с этой целью было сформулировано рассматриваемое положение. В течение 90 дней после возникновения такой утраты или такого повреждения или после дня сдачи груза перевозчик должен уведомить грузоотправителя о любом повреждении или любой утрате. Отсутствие такого уведомления является лишь исходным моментом в доказательстве. Что касается срока продолжительностью 90 дней, то Специальная рабочая группа сочла, что этот срок является разумным для подачи упомянутого уведомления с учетом обстоятельств каждого конкретного случая.

82. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) напоминает о том, что Комитет уже утвердил принцип, согласно которому иск не может быть возбужден, если упомянутое уведомление, о котором говорится в рассматриваемом пункте, не представлено в долж-

* Возобновление работы 15-го заседания.
** Возобновление работы 33-го заседания.

ном порядке. Делегация Венесуэлы считает этот принцип справедливым, однако, по ее мнению, текст, сформулированный Специальной рабочей группой, является не вполне удовлетворительным. Когда перевозчик уведомляет грузоотправителя в требуемый срок о том, что он направит ему рекламацию, он должен получить доказательства того, что он понес утрату или повреждение по вине или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов. После того как этот срок истекает, предполагается, что перевозчик не понес какого-либо такого ущерба и вновь перевозчик должен доказывать обратное. Положение перевозчика остается одинаковым в любом случае независимо от того, направил ли он уведомление в установленный срок. Однако принцип, лежащий в основе рассматриваемого пункта, заключается в том, что уведомление должно считаться необходимым условием для того, чтобы можно было бы возбудить иск. В существующей формулировке рассматриваемое положение недостаточно учитывает этот принцип.

83. Г-н КАЛПИН (Союз Советских Социалистических Республик) указывает, что, по мнению его делегации, в статью 19 не следует включать норму, заключенную в рассматриваемом пункте. Представляется, что Специальная рабочая группа зашла слишком далеко, пытаясь защитить права грузоотправителя. В действительности норма, изложенная в этом новом предложенном тексте, оборачивается против грузоотправителя; она может нанести ущерб общей норме, регулирующей ответственность грузоотправителя, которая изложена в статье 12. По существу это последнее положение не устанавливает презумпцию вины или небрежности грузоотправителя. Напротив, оно устанавливает презумпцию того, что грузоотправитель не несет ответственности, и бремя доказывания в этом случае лежит на перевозчике. В отличие от этого в рассматриваемом пункте устанавливается презумпция отсутствия какой-либо утраты или повреждения по вине или небрежности грузоотправителя, если перевозчик не направил грузоотправителю уведомление в течение 90 дней. Таким образом, между этими двумя положениями существует некоторое несоответствие. Согласно статье 12 презумпция отсутствия вины грузоотправителя начинается с момента констатации ущерба независимо от того, направил ли перевозчик уведомление, тогда как согласно рассматриваемому пункту эта презумпция начинается лишь через 90 дней и при отсутствии уведомления. Совершенно очевидно, что эта последняя норма направлена не в пользу грузоотправителя. Поэтому, по мнению советской делегации, пункт 7 статьи 19 не является обоснованным.

84. Г-н КХУ (Сингапур) поддерживает текст, предложенный Специальной рабочей группой, которая существенно улучшила представленные раньше тексты. В отличие от представителя Советского Союза представитель Сингапура не видит каких-либо противоречий между статьей 12 и новым предлагаемым пунктом. Статья 12 провозглашает общий принцип ответственности грузоотправителя, тогда как рассматриваемый пункт касается лишь вопроса об уведомлении об утрате или повреждении, которое должно быть ему представлено. Это новое положение соответствует пунктам 1 и 2 статьи 19. Ни одна из делегаций, которые возражали против пункта 7 статьи 19, не критиковала нормы, содержащиеся в пунктах 1 и 2 этого положения. Трудно понять почему возникают проблемы в связи с принятием аналогичной нормы в пользу грузоотправителя. Со своей стороны делегация Сингапура горячо поддерживает текст, предложенный Специальной рабочей группой, и считает, что его необходимо передать в Редакционный комитет.

85. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) отмечает отличную работу, проделанную Специальной рабочей группой. Хотя предлагаемая формулировка является весьма изящной, делегации, выступающие против принципа, изложенного в рассматриваемом пункте, тем не менее по-прежнему будут считать, что это положение является спорным. При таких условиях этот вопрос может быть решен только на пленарном заседании. Рассматриваемый текст следует незамедлительно поставить на голосование и ни в коем случае не передавать его в Редакционный комитет.

86. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне) не видит каких-либо противоречий между статьей 12 и рассматриваемым пунктом. Статья 12 предусматривает, что в случае вины или небрежности со стороны грузоотправителя он несет ответственность за ущерб, причиненный им перевозчику. В пункте 7 статьи 19 уточняется, что перевозчик должен уведомить грузоотправителя, в течение 90 дней и что при отсутствии уведомления предполагается, что он не понес каких-либо убытков. Комиссия не должна вновь обсуждать принцип, изложенный в этом пункте. Поскольку ни одна из делегаций, выступавших против этого положения, не критиковала его формулировку, Председателю следует считать, что Комитет утвердил его.

87. Г-жа ОЛОВО (Уганда) говорит, что ее делегация выступает за текст, представленный Специальной рабочей группой.

88. Г-н МАРСИАНОС (Греция) считает, что Комитет поддерживает этот текст. Поскольку заключенный в этом тексте принцип уже был утвержден, Комитету следует теперь утвердить формулировку, предложенную Специальной рабочей группой, а когда этот вопрос будет рассматриваться на пленарном заседании, любая делегация сможет высказаться, если она того пожелает, против этого принципа и этой формулировки.

89. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) указывает, что после того, как представитель Советского Союза представил разъяснение, он имеет серьезные сомнения в отношении основы рассматриваемого положения. Следует тщательно пересмотреть некоторые принципы. Так, например, что произойдет, если грузоотправитель не примет каких-либо мер после того, как он должным образом получит уведомление в течение 90 дней? Передаст ли перевозчик это дело в суд, в случае чего грузоотправителю потребуется, согласно Конвенции, установить, что груз был в хоро-

шем состоянии и что вины с его стороны не было? Если Специальная рабочая группа не представит убедительных разъяснений по этому пункту, делегация Бразилии будет вынуждена воздержаться от голосования по предлагаемой новой формулировке.

90. Г-н НЗАПУ (Заир) настаивает на том, чтобы этот вопрос был поставлен на голосование. Соответствующим форумом для его рассмотрения является пленарное заседание.

91. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование текст, предложенный Специальной рабочей группой по пункту 7 статьи 19 (A/CONF.89/C.1/L.214).

92. *Текст принимается 25 голосами против 22 при 19 воздержавшихся.*

Статья 21 (окончание)*

Пункты 2a и 4c

93. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), выступая от имени Специальной рабочей группы по пунктам 2*a* и 4*c* статьи 21, ставит на обсуждение поправку, предложенную этой Группой, содержащуюся в документе A/CONF.89/C.1/L.208. После запроса о разъяснении, сделанного делегацией Сьерра Леоне на двадцать девятом заседании Комитета, выяснилось, что термин «передача» должен охватывать не только передачу иска в другой суд в пределах одной и той же страны, но и передачу иска в суд, находящийся в другой стране. Этот вопрос является весьма важным с учетом положений статьи 20, касающейся срока исковой давности. По существу можно было бы опасаться того, что в случае передачи какого-либо иска в суд, находящийся в другой стране, потребуется предъявлять новый иск.

94. Специальная рабочая группа, созданная для рассмотрения этого вопроса, в состав которой входили делегации Соединенных Штатов Америки, Либерии и Сьерра Леоне, решила изменить пункт 4c статьи 21, добавив выражение «или в суд, находящийся в другой стране, в соответствии с пунктом 2*a* настоящей статьи». При такой формулировке это положение должно устранить опасения некоторых делегаций, в том что касается применения статьи 20. Наличие слов «Для целей настоящей статьи», с которых начинается положение, которое было предложено изменить, четко указывает на то, что провозглашенная норма применяется лишь в связи со статьей 21.

95. Г-н КАСТРО (Мексика) выражает удовлетворение в связи с этим предложением и заявляет о том, что его делегация полностью поддерживает его.

96. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) также поддерживает это предложение. Касаясь английского варианта, он выражает надежду на то, что Редакционный комитет заменит термин «removal» фигурирующий в статье 21, термином «re-institution», который охватывает понятия «removal», «transfer» и «change of venue».

97. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, поскольку нет возражений, он считает, что Комитет утверждает и передает в Редакционный комитет совместно с замечанием представителя Либерии текст пункта 4c статьи 21, предложенный Специальной рабочей группой.

98. *Предложение принимается.*

Статья [ ]. Оговорки

99. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Франции представить свой проект статьи по вопросу об оговорках.

100. Г-н ДУЭ (Франция) говорит, что его делегация представляет свою поправку к статье по вопросу об оговорках, изложенному в документе A/CONF.89/C.1/L.207, лишь предварительно, поскольку она надеется, что пленарная конференция согласится добавить к статье [4], касающейся вступления в силу, пункт, фигурирующий на обороте этого документа. В этом случае оговорки будут бесполезными. Однако если не будет принято этого решения, то Франция будет вынуждена сделать оговорки, с тем чтобы обеспечить себе возможность не денонсировать Конвенцию 1924 года в отношении стран, не присоединившихся к Конвенции 1978 года. Речь идет об очень важной проблеме, значение которой, как представляется, Второй комитет не вполне понял. По существу, впервые в новую Конвенцию включено положение об автоматической денонсации какой-либо действующей конвенции.

101. Если будет сохранено такое положение, то совершенно очевидно, что после того, как 20 или 25 государств ратифицируют Конвенцию 1978 года и одновременно денонсируют Конвенцию 1924 года, новая Конвенция станет регулировать отношения между этими государствами, исключая все другие. Однако чем же тогда будут регулироваться отношения этих стран с 60 или более государствами, которые пока еще не ратифицировали новую Конвенцию и на которые в течение неопределенного периода времени — а по опыту мы знаем, что процедура ратификации требует продолжительного времени — распространяется Конвенция 1924 года? В области международного права возникнет пробел и придется столкнуться с неопределенностью в результате коллизии применяемых норм национального права — коллизии, которая будет регулироваться в каждом конкретном случае и, действительно, приведет к правовой неопределенности. Другими словами, при отгрузке никто не будет знать, какой закон будет применим в момент сдачи груза. Несомненно, договорные положения будут направлены на то, чтобы устранить это, однако не в том ли заключается цель новой Конвенции, чтобы заменить договорные положения международными нормами частного права, а также удовлетворить потребности стран, заинтересованных в морских перевозках?

* Возобновление работы 29-го заседания.

102. Кроме того, логично было бы думать, что из 20 стран, ратифицирующих Конвенцию и способствующих ей вступить в силу, большинство будут развивающимися. Их взаимные отношения будут регулироваться Конвенцией 1978 года, однако не между ними в основном осуществляются морские перевозки, в отношении которых они желают применять новые правила как можно скорее; основной объем перевозок приходится на перевозки между ними и промышленно развитыми странами, у которых они больше всего закупают и которым они больше всего продают. А какая из промышленно развитых стран пойдет на риск ратификации Конвенции 1978 года, если она знает, что лишится всякой юридической базы для урегулирования споров в области морских перевозок, которые могут противопоставить ее граждан гражданам соседних стран, являющимся ее основными торговыми партнерами?

103. Эта проблема, возможно, не стоит перед странами *общего права,* поскольку их суды даже после денонсации могут продолжать применять Конвенцию 1924 года в отношении стран, не ратифицировавших Конвенцию 1978 года. Однако эта проблема стоит для стран, законодательство которых проистекает из римского права; в частности, она стоит для Франции и ряда других государств, право которых проистекает из того же юридического источника. Для этих стран оговорка об автоматической денонсации может стать почти непреодолимым препятствием при ратификации. В этом случае будущая конвенция вполне может оказаться «мертвым» документом.

104. Поэтому абсолютно необходимо в течение переходного периода и только в течение этого периода оставить возможность для стран, которые ратифицируют Конвенцию 1978 года, продолжать применять Конвенцию 1924 года в отношении тех и только тех стран, которые пока еще не ратифицировали Конвенцию 1978 года. Французская делегация считает, что это является основным моментом, необходимым для успешного завершения работы Конференции, которая в противном случае может ни к чему не привести. Больше всех будет сожалеть об этом Франция, которая более других занималась разработкой этой Конвенции и которая желает, чтобы эта Конвенция как можно быстрее вступила в силу. Делая эти оговорки, делегация Франции не преследует каких-либо национальных интересов, а стремится удовлетворить интересы большинства участников.

Статья 6 (окончание)

105. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителям Маврикия и Советского Союза представить свое совместное предложение по пункту 4 статьи 6.

106. Г-н БУЛЕЛЛ (Маврикий) говорит, что его делегация и делегация СССР пришли к согласию в отношении совместного предложения о добавлении в конце пункта 4 нижеизложенного положения:

«Если стоимость груза до отгрузки указывается в коносаменте или в любом другом документе, подтверждающем договор перевозки, и признается перевозчиком в качестве предела его ответственности, то в случае утраты или повреждения груза такое указание будет составлять в случае отсутствия доказательства об обратном презумпцию существования соглашения в целях настоящего пункта, однако такая презумпция не будет связывать перевозчика, который будет иметь возможность оспорить ее».

107. Г-н БАЙЕРС (Австралия) считает, что новый текст, предложенный Маврикием и Советским Союзом, существенно отличается от первоначального текста, представленного СССР в документе A/CONF.89/C.1/L.203. По существу, согласно первоначальному предложению Советского Союза, указание в коносаменте стоимости груза, сделанное грузоотправителем, считается соглашением, ограничивающим ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза в той степени, в какой это указание отражает действительную стоимость груза, в то время как согласно новому предложению указание стоимости груза является презумпцией — при отсутствии доказательства об обратном — существования соглашения, однако эта презумпция не связывает перевозчика. Поэтому представитель Австралии не может поддержать новое предложение.

108. Г-н НИАНГ (Сенегал) также не может поддержать совместный текст Маврикия и Советского Союза, поскольку он не является связанным и не учитывает всех аспектов проблемы в отличие от текста ЮНКТАД, который дает сторонам возможность повысить по соглашению пределы ответственности. В новом тексте не уточняется, что указанная стоимостный предел его ответственности и если таности, установленные в пункте 1 статьи 6, и поэтому он может противоречить этим пределам. Кроме того, текст оставляет желать лучшего с редакционной точки зрения.

109. Г-н СУМУЛОНГ (Филиппины) может поддержать текст, предложенный Маврикием и Советским Союзом, если будет исключена последняя часть начиная со слов «такое указание будет составлять», которое сводит на нет все, что сказано в первой части. По существу, если стоимость груза, указанная в коносаменте, признается перевозчиком как стоимостный предел его ответственности и если такое указание является презумпцией существования соглашения по этому вопросу между перевозчиком и грузоотправителем, то нельзя допустить того, чтобы перевозчик не был связан этой презумпцией и мог оспаривать ее.

110. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) разделяет мнение представителя Филиппин.

111. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) также присоединяется к замечанию представителя Ганы. С другой стороны, он считает, что «наивысший предел» не обязательно должен соответствовать стоимости груза, а может своболно устанавливаться сто-

ронами. Он считает нежелательным возвращаться в этой связи к Гаагским правилам. По его мнению, предложение Маврикия и Советского Союза должно быть отклонено.

112. Г-н МАРСИАНОС (Греция) и г-н ГЕЙРОС (Бразилия) разделяют точку зрения представителя Соединенного Королевства.

113. Г-жа ОЛОВО (Уганда) не может поддержать предложения Маврикия и Советского Союза, поскольку вторая часть этого предложения противоречит первой части, как отметил представитель Ганы.

114. Г-н БУЛЕЛЛ (Маврикий) говорит, что его делегация и делегация Советского Союза снимают свое предложение.

Заседание закрывается в 22 час 55 мин.

36-е заседание

Среда, 29 марта 1978 года, 10 час. 15 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF.89/C.1/SR.36

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*продолжение*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF. 89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L. 179, L.207, L.210).**

Статья [ ]. Оговорки (продолжение)

1. Г-н КАРО (Франция) напоминает, что у делегации Франции вызывает беспокойство то обстоятельство, что ратификация новой Конвенции непосредственно и автоматически связана с денонсацией предыдущей. Ее интересует следующий вопрос: какая создастся правовая ситуация между государством, денонсировавшим предыдущую Конвенцию и ратифицировавшим новую, и государством, не осуществившим процедуру ратификации столь же быстрыми темпами и по-прежнему несущим обязательства по Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе в 1924 году. Юридический пробел, который создастся в результате такой задержки, может вызвать полную неопределенность в юридическом плане. Если не удастся изыскать возможность избежать такой ситуации, то будет существовать опасность того, что новая Конвенция утратит свою силу. Поэтому Франция, руководствуясь как своими собственными интересами, так и интересами ряда стран, считает необходимым сделать оговорку по статье [Y]. Поскольку частичная денонсация предыдущей Конвенции невозможна, необходимо изменить формулировку предложения, внесенного Францией. В случае возникновения трудностей это положение позволит отказаться от применения новой Конвенции. Для того чтобы новая Конвенция была ратифицирована индустриальными странами, необходимо гарантировать им, что их торговля не пострадает ни в результате какой-либо неопределенности, ни сложностей, ни трудноразрешимых конфликтов. В странах *общего права* трудности будут значительно меньшими, поскольку, если даже они и денонсируют Конвенцию 1924 года, их суды смогут по-прежнему применять ее по отношению к стороне, для которой применение новой Конвенции является неприемлемым. В отличие от этого, в странах документального права будет трудно применять значительно отличающиеся друг от друга национальные законодательства, в связи с чем до отгрузки какого-либо груза будет неизвестен применимый к нему режим.

2. Г-жа РИХТЕР-ХАННЕС (Германская Демократическая Республика) считает, что предложение, внесенное Францией, может привести к ряду серьезных трудностей. Если какая-либо страна становится стороной новой Конвенции, оставаясь тем не менее стороной Конвенции 1924 года, то для судовладельца и перевозимого груза необходимо будет обеспечить двойную систему страхования, основанную, во-первых, на Конвенции 1924 года, и, во-вторых, на новой Конвенции, поскольку никто не сможет заранее сказать, какой документ будет применяться. Может также случиться, что сферы действия Конвенции 1924 года и новой Конвенции пересекутся. Г-жа Рихтер-Ханнес желала бы знать, действительно ли правила, предусмотренные в заключительных положениях, страдают всеми теми недостатками, которые были упомянуты. Во всяком случае, Германская Демократическая Республика одобряет текст, фигурирующий в проекте конвенции.

3. Г-н АМОРОСО (Италия) считает, что фактически положение, касающееся вступления новой Конвенции в силу, ставит проблему перед государствами, ратифицировавшими Конвенцию 1924 года. Оно может нанести ущерб новой Конвенции, которой желательно придать универсальный характер. Г-н Аморосо желал бы знать, может ли предложение Франции способствовать решению этой проблемы. Возможно, следовало бы предусмотреть оговорку в отношении переходного периода установленной продолжительности.

4. Г-н ПОПОВ (Болгария) заявляет, что, если проблема, поставленная Францией, не затрагивалась ни в документах Второго комитета, ни в ходе прений то это не означает, что она не имеет большого значения. Предложение Франции также заслуживает тщательного изучения. Делегация Болгарии считает его интересным, но, поскольку его формулировка может быть изменена, она резервирует свою позицию.

5. Г-н КЕРРИ (Соединенное Королевство) считает, равно как и делегации Франции и Болгарии, что возникшая проблема весьма реальна. Ввиду обязательного характера положения о денонсации Конвенции 1924 года, очевидно, необходимо будет предусмотреть для ряда государств возможность сделать оговорки с целью сохранения положений внутреннего права, позволяющих признавать сделки, регулируемые Гаагскими правилами. Г-н Керри сомневается в том, что какое-либо государство сможет присоединиться к новой Конвенции, не денонсировав Конвенцию 1924 года и Протокола изменений 1968 года. Он желал бы знать, действительно ли необходимо обязательное положение о денонсации, и поддерживает предложение Франции, предполагающее возможность делать оговорки.

6. Во внутреннем праве эта проблема сохранится независимо от мер, принятых в рамках международного права, поскольку эти оба режима будут одновременно действовать на протяжении некоторого времени, то есть до тех пор, пока режим, установленный Гаагскими правилами, не будет полностью отменен. Делегация Соединенного Королевства желала бы предложить впоследствии оговорку, позволяющую государствам продолжать применять оба режима в рамках своего внутреннего права и исключительно новый режим в рамках международного.

7. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) признает существование проблемы, затронутой делегацией Франции, но разделяет мнение делегации Германской Демократической Республики. Он не может согласиться с предложением о формулировке оговорок в отношении положения о денонсации, которое является обязательным. Возможно, решение проблемы, поставленной делегацией Франции, содержится в приложении к документу A/CONF.89/C.1/L.207.

8. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) считает, что возникает проблема юридического и политического характера. Проблема юридического характера связана с тем обстоятельством, что многим странам будет весьма трудно одновременно применять две различные юридические системы. Проблема политического характера заключается в том, что ввиду обязательного характера положения о денонсации Конвенции 1924 года и протокола 1968 года, а также того обстоятельства, что первые 20 государств, ратифицировавших Конвенцию, с тем чтобы она вступила в силу, могут оказаться в затруднительном с точки зрения юрисдикции положении, многие государства будут сомневаться в своевременности ратификации ими новой Конвенции и ждать до тех пор, пока не станет ясно, что она сможет приобрести универсальный характер. Положение было бы иным, если был бы учтен опыт Варшавской конвенции. Во всяком случае предлагаемое Францией решение даже в измененном виде не устраняет существующей проблемы, поскольку предоставляет государствам возможность не денонсировать Конвенцию 1924 года. Это решение предполагает возможность делать оговорки, дающие государствам — участникам Конвенции 1924 года и Протокола 1968 года право ограничивать применение новой Конвенции. Во всяком случае нет никаких сомнений в том, что эта проблема должна быть решена, с тем чтобы новая Конвенция могла вступить в силу в течение разумного срока.

9. Г-н ВИЗВОЛЛ (Либерия) напоминает, что согласно статье 57 Венской конвенции о праве международных договоров[1] применение какого-либо договора по отношению ко всем сторонам или к одной конкретной стороне может быть приостановлено: *a*) в соответствии с положениями этого договора; или *b*) в любое время с согласия всех участников по консультации с прочими договаривающимися государствами. Он считает, что приемлемым решением этой проблемы могло быть включение в новую Конвенцию положения в духе статьи 57 Венской конвенции о праве международных договоров.

10. Г-н БАЙЕРС (Австралия) также считает, что возникает проблема переходного периода. Решение, предложенное делегацией Франции, не носит переходного характера, и делегация Австралии не может одобрить его. Лучшим решением этой проблемы было бы решение, ограниченное во времени и аналогичное решению, предложенному представителем Италии.

11. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) отмечает, что Группа 77 разделяет обеспокоенность делегации Франции и что, со своей стороны, делегация Бразилии полностью поддерживает решение в форме оговорки. Такой подход, основанный на идее условной денонсации, учитывает те случаи, когда одна из сторон договора перевозки является государством — стороной как Конвенции 1924 года, так и новой Конвенции, а другая — государством, несущим обязательства лишь по Конвенции 1924 года. Таким образом, этот подход будет способствовать обеспечению нормальных отношений между государствами — сторонами Конвенции 1924 года и государствами, подписавшими новую Конвенцию.

12. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) считает предложение Франции интересным, но полагает, что на практике оно окажется недостаточно эффективным. Фактически, вступление в силу новой Конвенции зависит от доброй воли государств, которые в целом признали, что она должна заменить режим,

[1] См. *Official Records of the United Nations Conference on the Law of Treaties. Documents of the Conference* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.70.V.5), document A/CONF.39/27, p. 287.

установленный Конвенцией 1924 года, в связи с чем эти два режима не должны существовать одновременно на протяжении длительного времени. С согласия государств — сторон Конвенции 1924 года следовало бы установить предельный срок, по истечении которого Конвенция 1978 года должна автоматически заменить Конвенцию 1924 года, и при отсутствии такого срока ничто не будет обязывать государства отказаться от системы, действующей с 1924 года, в пользу новой Конвенции.

13. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) понимает, какие соображения лежат в основе предложения Франции, но еще не знает, какое следовало бы применить решение. Представитель Германской Демократической Республики совершенно обоснованно охарактеризовала проблемы, связанные с одновременным существованием ряда систем, и в частности опасность конкуренции между перевозчиками, несущими обязательства по различным режимам ответственности. Кроме того, определенные проблемы могут возникнуть в течение переходного периода по той причине, что данная Конвенция не вырабатывалась на основе принципа tabula rasa. Соединенные Штаты ни в коем случае не намерены бесконечно нести обязательства по двум режимам и желают скорейшего вступления в силу новой Конвенции. Таким образом, переходный период не должен быть продолжительным или препятствовать применению Конвенции 1978 года. В этой связи г-н Свини отмечает, что, насколько ему известно, проходит примерно пять лет, прежде чем Конвенции, принятые под эгидой ИМКО, вступят в силу, несмотря на то, что многие из них не противоречат другим документам. В свете этих соображений он спрашивает, не могли бы заинтересованные делегации собраться с целью доработки текста, устраняющего проблему, затронутую представителем Франции.

14. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) отмечает, что рассматриваемый вопрос касается как Конвенции 1924 года, так и Протокола 1968 года и напоминает, что во многих отношениях применение Протокола было связано с проблемами, аналогичными тем, которые в настоящее время рассматриваются Комитетом, поскольку государствам было трудно одновременно присоединиться и к Гаагским правилам и к протоколу, хотя эти документы и имели ограниченное значение по сравнению с новой Конвенцией. Как отметил представитель Соединенного Королевства, государствам будет трудно нести обязательства по многим документам, касающимся одного вопроса, и проблемы, которые могут возникнуть в этой связи, должны решаться на международном уровне.

15. Согласно предложению Франции новая Конвенция должна быть обязательной для государств, ратифицировавших ее, но г-н Сельвиг отмечает, что, фактически, она не будет систематически применяться даже по отношению к этим государствам. Предположив, что Франция ратифицирует новую Конвенцию, оставаясь стороной Гаагских правил, г-н Сельвиг рассматривает пример перевозки грузов между Францией и другим государством — участником новой Конвенции на борту судна, имеющего отношение к государству, являющемуся стороной лишь Гаагских правил. В этом случае коносамент, выданный Францией, должен регулироваться Гаагскими правилами, которые Франции придется применять. Делегация Норвегии высказывает сожаление по поводу того, что система ответственности, применимая к перевозке груза между двумя государствами — сторонами Конвенции 1978 года, будет зависеть от принадлежности судна, осуществляющего перевозку, и считает, что с юридической точки зрения морская перевозка грузов должна регулироваться одной Конвенцией. Делегация Норвегии имеет также сомнения относительно предусмотренного в предложении Франции метода, который предполагает, что государства должны денонсировать Конвенцию 1924 года лишь по отношению к государствам — участникам новой Конвенции. Однако согласно решению, принятому в 1968 году в связи с Брюссельским протоколом, государство, денонсирующее Конвенцию 1924 года, делает это по отношению ко всем другим государствам-сторонам. Кроме того, г-н Сельвиг подчеркивает, что основной смысл предложения Франции содержится не в оговорке, а в тексте, который его делегация не сможет принять.

16. Кроме того, государства, разумеется, имеют право делать оговорки в отношении национального законодательства, если они не наносят ущерба их международным обязательствам, но, как представляется, нет необходимости предусматривать в соответствии с пожеланиями делегации Великобритании оговорку, позволяющую государствам продолжать применять оба режима в рамках их внутреннего права.

17. И наконец, г-н Сельвиг говорит, что эти проблемы уже рассматривались Вторым комитетом в другом контексте и что Комитет пришел к тому выводу, что государство — сторона новой Конвенции должно отказаться от применения других конвенций по данному вопросу, стороной которых оно являлось.

18. Г-н МАСУД (Пакистан) понимает доводы, выдвинутые представителем Франции в поддержку его предложения, но считает, что в существующей формулировке оно может вызвать те трудности, на которые ссылалась представитель Германской Демократической Республики. Предложенный делегацией Франции подход будет противоречить одобренным Вторым комитетом положениям по вопросу автоматической денонсации Конвенции 1924 года и Протокола 1968 года. В связи с тем, что рассматриваемая проблема вызывается переходным периодом, решить ее можно было бы путем установления срока денонсации.

19. Г-н КАРО (Франция), отвечая на замечания, высказанные по предложению Франции, поддерживает ту мысль, что двойной режим может действовать лишь на протяжении переходного периода. Делегация Франции совершенно не преследует цели

замедлить вступление в силу Конвенции и желала бы, чтобы ничто — в данном случае положение об автоматической денонсации — не препятствовало государствам, играющим большую роль в международной торговле, ратифицировать ее. Она считает также, что возможная конкуренция между перевозчиками будет содействовать ратификации Конвенции, поскольку грузоотправители, зная о том, что Конвенция 1978 года обеспечит более надежную защиту их прав, будут обращаться предпочтительнее к перевозчикам стран, ратифицировавших Конвенцию. Согласно заявлению представителя Германской Демократической Республики, предложенный подход усложнит дело, в частности в том, что касается страхования; г-н Каро признает, что, возможно, необходимо будет устанавливать сумму и размеры страхования в зависимости от порта назначения; но положение будет еще более запутанным, если в конечном счете будет неизвестно, какое применяется правило.

20. Кроме того, представитель Франции напоминает, что во время утверждения положения об автоматической денонсации Второй комитет поставил вопрос о последствиях этого положения, но должного отклика на него не последовало. Поэтому нельзя утверждать, что эта проблема была должным образом изучена Вторым комитетом. Что же касается довода, согласно которому государство не может быть одновременно стороной ряда конвенций, касающихся одного и того же вопроса, то он не соответствует действительности.

21. Если требуется, чтобы переходный период был как можно короче, то не следует уклоняться от возникающей в настоящее время проблемы, поскольку в противном случае Конвенция не будет иметь действенного характера. Делегация Франции не считает, что предложенная ею оговорка к статье [Y] является лучшим решением, и готова отказаться от нее в пользу приемлемого компромисса. Прежде чем представить пленарному заседанию предложение, содержащееся в приложении к оговорке, делегация Франции желала принять меры предосторожности и внести этот вопрос на рассмотрение Комитета, но она может официально заверить других членов Комитета, что Франция будет пользоваться этой оговоркой лишь в ограниченных масштабах.

22. И наконец, г-н Каро заявляет в связи с замечаниями, высказанными представителем Нидерландов в отношении юридических и политических аспектов данного вопроса, что, будучи страной документального права в отличие от стран общего права, Франция несет бóльшие обязательства по соответствующим документам, чем последние страны; но он признает, что вопрос о намерении государств обеспечить вступление новой Конвенции в силу действительно носит политический характер. В заключение он выражает надежду, что стороны не свяжут себя положением об автоматической денонсации Конвенции 1924 года.

23. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает ввиду ограниченного времени, имеющегося в распоряжении Комитета, продолжить рассмотрение этого вопроса на пленарном заседании Конференции и высказывает мысль, что до этого времени заинтересованным делегациями следует прийти к согласию в отношении приемлемого для всех текста.

24. Г-н КАРО (Франция) говорит, что его делегация предпочла бы, чтобы Комитет высказался по ее тексту до пленарного заседания, тем более что большинство делегаций поддержали его.

25. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ считает, что предпочтительнее будет создать рабочую группу ограниченного состава, которой будет поручено доработать текст предложения Франции.

26. Г-н АМОРОСО (Италия) отмечает, что представитель Франции не ответил на замечания делегации Италии, которая желала бы включить оговорку, касающуюся переходного периода с момента вступления в силу режима, устанавливаемого новой Конвенцией, до отмены режима, установленного Конвенцией 1924 года.

27. Г-н КАСТРО (Мексика) поддерживает предложение Председателя, согласно которому делегации Франции следует доработать текст с учетом мнений, выраженных, в частности, представителями Нидерландов, Соединенных Штатов, Бразилии, Соединенного Королевства и Италии.

28. Г-н ДИКСИТ (Индия) заявляет, что ему понятны соображения, лежащие в основе предложения Франции, но что он не может поддержать его. Он присоединяется к замечаниям представителей Норвегии и Германской Демократической Республики и, аналогично представителю Австралии, считает, что предлагаемая оговорка в отношении вступления в силу Конвенции должна предусматривать лишь непродолжительный переходный период, поскольку ставится задача избежать одновременно действия двух режимов.

29. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегации Франции попытаться разработать совместно с заинтересованными делегациями новую формулировку оговорки о вступлении Конвенции в силу, с тем чтобы представить ее на рассмотрение пленарного заседания, которому передается этот вопрос.

30. *Предложение принимается.*

31. Г-н ТАНИКАВА (Япония) представляет предложение Японии (A/CONF.89/C.1/L.210), содержащее две оговорки. Первая оговорка предполагает исключение применения пунктов 2 — 4 статьи 17, касающихся гарантийного письма. Фактически Япония считает, что эта практика должна регулироваться национальным законодательством и что положения пунктов 2 — 4 весьма трудно ввести в японское законодательство, особенно в том, что касается предусмотренных санкций.

32. Вторая оговорка предполагает исключение применения пункта 2 статьи 21, касающегося ареста судов и передачи иска на рассмотрение другого суда. В этом случае предлагаемые положения также вызовут серьезные проблемы, поскольку японское

законодательство не допускает разбирательства японским судом иска, возбужденного в другой стране, даже если соответствующее дело передается судом Договаривающегося государства.

33. Положения пунктов 2 — 4 статьи 17 и пункта 2 статьи 21 создают непреодолимые препятствия на пути ратификации, принятия, утверждения или присоединения к Конвенции правительством Японии, даже если японские грузоотправители обратятся к нему с просьбой стать участником этой Конвенции. Поэтому при отсутствии оговорки, исключающей применение вышеупомянутых положений, Япония не сможет присоединиться к новой Конвенции.

34. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегациям высказаться по первой оговорке Японии к пункту 1*a* документа A/CONF.89/C.1/L.210, предполагающей исключение применения пунктов 2 — 4 статьи 17.

35. Г-н АВРАМЕАС (Греция) поддерживает предложенную оговорку, поскольку она дает многим заинтересованным странам возможность присоединиться к Конвенции, избежав препятствий, возникающих в связи с положениями пунктов 2 — 4 статьи 17.

36. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) поддерживает эту оговорку, поскольку содержание рассматриваемых положений охватывается уголовным правом его страны.

37. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) поддерживает эту оговорку.

38. Г-н БАЙЕРС (Австралия) выступает против этой оговорки, поскольку он считает, что практика гарантийных писем должна обязательно являться объектом международного законодательства, с тем чтобы можно было бороться с ее вредными последствиями.

39. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что его делегация выступает против данной оговорки, но и не одобряет пункты 3 и 4 статьи 17. Любая оговорка является исключением из единообразных международных правил, которые Конференция пытается установить, и в данном случае предлагаемая оговорка вводит различные режимы, действующие в различных Договаривающихся государствах, в то время как следовало бы обеспечить гармонизацию этих режимов.

40. Г-н НЗАПУ (Заир) говорит, что его страна, участвующая в морской торговле в основном в качестве грузоотправителя, не подпишет Конвенцию, если в ней не будет содержаться тех положений статьи 17, которые Япония предлагает исключить.

41. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету высказаться по вопросу целесообразности включения оговорки, предполагающей исключение применения пунктов 2 — 4 статьи 17 в соответствии с предложением Японии, содержащимся в подпункте *a* документа A/CONF.89/C.1/L.210.

42. *Предложение отклоняется 38 голосами против 10 при 10 воздержавшихся.*

43. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегациям высказаться по второй предложенной Японией оговорке в отношении исключения применения пункта 2 статьи 21 (подпункт *b* документа A/CONF.89/C.1/L.210).

44. Г-н АМОРОСО (Италия) говорит, что эта оговорка необходима для Италии, поскольку правила, предусмотренные в пункте 2 статьи 21, противоречат Брюссельской конвенции 1952 года относительно наложения ареста на морские суда, которую Италия ратифицировала и которая в настоящее время входит составной частью в ее законодательство.

45. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) поддерживает эту оговорку, поскольку она позволяет избежать конфликта с другими конвенциями, регулирующими морские перевозки.

46. Г-н ЛЕОН МОНТЕСИНО (Куба) поддерживает предложенную оговорку по тем же соображениям, которые были изложены двумя предыдущими ораторами.

47. Г-н КАНЬЕНЬЕ (Объединенная Республика Танзания), г-н УДАВУЛА (Уганда) и г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне) выступают против этой оговорки по той причине, что она препятствует гармонизации международных правил по данному вопросу.

48. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование вторую оговорку Японии, предполагающую исключение применения пункта 2 статьи 21 (подпункт *b* документа A/CONF.89/C.1/L.210).

49. *Предложение отклоняется 27 голосами против 19 при 15 воздержавшихся.*

50. Г-н АВРАМЕАС (Греция) представляет три оговорки, предложенные его делегацией к подпунктам *a*, *b* и *c* пункта 1 документа A/CONF.89/C.1/L.179. Первая оговорка предусматривает, что соответствие единицы, указанной в статье 6, национальной валюте может время от времени устанавливаться соответствующим государством на срок не более шести месяцев. Эта оговорка предлагается с учетом весьма реальных трудностей, с которыми столкнутся некоторые страны при установлении пределов ответственности перевозчика, указанных в статье 6, поскольку они должны рассчитываться в национальной валюте на основе СПЗ. Однако существуют страны, в которых судья не сможет получить информацию о стоимости СПЗ в местной валюте на день вынесения судебного решения. Предлагаемое Грецией решение основывается на практике банковского дела, которая заключается в периодической публикации уровней, действующих на евродолларовом рынке. Но предлагаемое решение не является единственно возможным: можно было бы применять уровни, действующие на дату возбуждения иска.

51. Вторая оговорка, предложенная Грецией, преследует цель упрощения процедуры подписания и ратификации Конвенции или присоединения к ней многих стран, которые могут столкнуться с трудностями при соблюдении положений, касающихся

компетенции и арбитража. Довод, согласно которому оговорки препятствуют обеспечению единообразия норм права, является неубедительным, поскольку государство, ратифицирующее Конвенцию, заинтересовано в том, чтобы к ней присоединилось по возможности большее число государств, а возможность включения оговорок упрощает процесс присоединения к Конвенции.

52. Третья оговорка, предложенная Грецией, предполагает исключение применения некоторых или всех положений Конвенции в тех случаях, когда осуществляется перевозка живых животных и груза необычного характера или состояния и когда такая перевозка не относится к числу обычных коммерческих операций. Речь идет о том, чтобы позволить сторонам договора перевозки, требующей принятия особых мер предосторожности, как, например, при перевозке уникальных древних статуй, отказаться от применения норм Конвенции, которые совершенно определенно не учитывают таких случаев. Что же касается неприменения данной Конвенции к перевозке живых животных, то это, очевидно, отвечает пожеланиям, выраженным странами, занимающимися таким видом торговли.

Заседание закрывается в 12 час. 10 мин.

37-е заседание

Среда, 29 марта 1978 года, 14 час. 10 мин.

Председатель: г-н М. ШАФИК (Египет)

A/CONF.89/C.1/SR.37

Рассмотрение статей 1—25 проекта конвенции о морской перевозке грузов и проекта статьи «Оговорки» в проекте положений, подготовленном Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции (*окончание*) **(A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 и Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.179, L.201, L.209)**

Статья [ ]. *Оговорки* (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета продолжить рассмотрение статьи, касающейся оговорок, предложенной Грецией (A/CONF.89/C.1/L.179).

2. Г-н ПТАК (Польша) говорит, что оговорки, предусмотренные в предложении Греции, окажутся полезными для многих государств, желающих стать участниками Конвенции. Поэтому его делегация готова поддержать предложенную статью.

3. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что с учетом участия других предложений, касающихся оговорок, его делегация внесет предложение полностью исключить статью об оговорках.

4. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что его делегация не столкнулась с трудностями в принятии пункта 1*a* предложения Греции при условии, что он будет содержать четко выраженное положение о том, что соответствующая единица, указанная в статье 6 проекта конвенции, означает специальные права заимствования (СПЗ) и что стоимость СПЗ будет определяться в соответствии с системой Международного валютного фонда.

5. Г-н АВРАМЕАС (Греция) говорит, что его делегация исходила из предположения, что соответствующей единицей, безусловно, будут являться СПЗ. Цель предлагаемой им оговорки заключается в том, чтобы предусмотреть регулярную оценку соответствия СПЗ национальной валюте, с тем чтобы судьи или арбитры могли в процессе принятия решений легко определять возникающие суммы.

6. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что стоимость СПЗ объявляется на ежедневной основе. Его делегация считает, что положение, предложенное делегацией Греции, может нанести значительный ущерб валютной системе МВФ, и поэтому он испытывает в отношении его серьезные сомнения.

7. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) присоединяется к мнению, выраженному представителем Соединенных Штатов Америки. Более того, данная проблема уже получила полное рассмотрение в рамках пунктов 1 и 2 статьи 26, содержащих текст «общей договоренности» (A/CONF.89/C.1/L.211), который охватывает как случай, касающийся членов, так и случай, касающийся нечленов МВФ. Его делегация не может принять первую из оговорок, предложенных Грецией.

8. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по подпункту *a* статьи об оговорках, предложенной делегацией Греции (A/CONF.89/C.1/L.179).

9. *Подпункт* a *предложения Греции отклоняется 22 голосами против 6 при 28 воздержавшихся.*

10. Г-н АВРАМЕАС (Греция) заявляет, что его делегация снимет подпункт *b* своего предложения.

11. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, предложив высказать замечания по подпункту *c* текста Греции, говорит, что в случае отсутствия каких-либо заявлений в поддержку данного предложения он будет считать, что оно отклоняется.

12. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) отмечает, что цель включения положения об оговорках заключалась в том, чтобы определить вопрос о том, какое правило применяется в соответствии с общим международным правом, и установить единообразную практику по этому вопросу. Он считает, что, по общему мнению членов Комитета, не следует допускать каких-либо оговорок по отношению к Конвенции. Статья об оговорках в основном тексте (A/CONF.89/6) предусматривает, что Договаривающееся государство может вносить лишь те оговорки, которые допускаются в соответствии с пунктом 1 данной статьи, однако отклонение предложения Греции предполагает, что Комитет не поддерживает столь выраженных положений. Если это так, то ссылки в оговорках статьи на пункт 1 теряют какое-либо значение.

13. Г-н БЕНТЕЙН (Бельгия) говорит, что вопрос о включении статьи, касающейся оговорок, не может быть урегулирован до тех пор, пока делегации не получат возможность изучить предложение по данному вопросу, которое, по его мнению, должно быть представлено делегацией Франции на пленарное заседание Конференции.

14. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что он, как и представитель Норвегии, полагает, что, по общему мнению членов Комитета, не следует включать в проект конвенции положение об оговорках.

15. Г-н СМАРТ (Сьерра Леоне), поддерживая замечание, высказанное представителем Норвегии, говорит, что его делегация выступает за исключение статьи об оговорках в целом, содержащейся в документе A/CONF.89/6, кроме принципа, воплощенного в пункте 2.

16. В ответ на вопрос, поставленный ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ, г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что в свете высказанных мнений он желает внести предложение об исключении пунктов 1, 3, 4 и 5 статьи об оговорках. Однако если Конференция примет решение, допускающее оговорки, то потребуется текст, аналогичный данной статье в целом.

17. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что до представления предложения Франции об оговорках Комитет должен окончательно рассмотреть часть предложения представителя Норвегии и исключить пункт 1 и какие-либо ссылки, сделанные на него в пунктах 3, 4 и 5.

18. Г-н ДИКСИТ (Индия) говорит, что одна из причин, по которым не были приняты оговорки, предложенные делегацией Греции, заключается в том, что большинство делегаций, которые весьма усердно работали над каждым элементом Конвенции, не желают, чтобы ее положения были сведены на нет. Одним из последствий отказа от включения положения об оговорках явится то, что будет применяться Венская конвенция о праве международных договоров;[1] статья 19 этого документа предусматривает, что государство может формулировать оговорку, за исключением тех случаев, в частности, когда оговорка «несовместима с объектом и целями договора». Вряд ли кто-либо может сказать с определенностью о том, что является объектом и целью договора, когда отсутствует преамбула, содержащая положение по данному вопросу. Поэтому в случае полного включения такой статьи будет представлено гораздо больше оговорок, чем в случае включения конкретного положения по данному вопросу. Вполне естественно, что каждая страна хотела бы, чтобы каждая статья соответствовала занимаемой ею позиции, однако с точки зрения Конвенции, предназначенной для обеспечения единообразия и содействия гармоничной международной торговле, такое положение может лишь нанести ущерб самой основе, для создания которой Конференцией прилагаются столь настойчивые усилия. Он настоятельно призывает Комитет учесть эти соображения.

19. По мнению оратора, следует принять лишь первую часть пункта 2 данной статьи, где говорится, что «К настоящей Конвенции не может быть сделано никаких оговорок», и исключить оставшуюся часть статьи.

20. Г-н ТАНИКАВА (Япония) поддерживает предложение Советского Союза о полном исключении статьи, касающейся оговорок.

21. Г-н МОРЕНО ПАРТИДАС (Венесуэла) поддерживает мнения, выраженные представителями Сьерра Леоне и Норвегии.

22. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что вопрос, стоящий перед Комитетом, является четким и простым: либо полностью исключить статью об оговорках, либо сохранить в качестве отдельной статьи положения, где говорится, что «К настоящей Конвенции не может быть сделано никаких оговорок». Поэтому он считает, что Комитет должен приступить к голосованию.

23. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) отмечает, что предложение Франции (A/CONF.89/C.1/L.209) необходимо рассмотреть на пленарном заседании и что предложение Греции (A/CONF.89/C.1/L.179) не было принято. В этих обстоятельствах, а также ввиду того, что он не может согласиться с предложением Советского Союза, он присоединяется к мнению о том, что Комитету следует предложить включение в Конвенцию единого положения, предусматривающего, что к ней не может быть сделано никаких оговорок.

24. Г-н НЕЛЬСОН (Швеция) говорит, что его делегация также поддерживает такое положение.

25. Г-н МАСУД (Пакистан) говорит, что он также согласен с мнением о необходимости сохранить

[1] См. *Official Records of the United Nations Conference on the Law of Treaties, Documents of the Conference* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.70.V.5), document A / CONF.39 / 27, p. 287.

положение о том, что к Конвенции не может быть сделано никаких оговорок и что в ином случае следует применять Венскую конвенцию о праве международных договоров. Более того, сама цель Конвенции, которая заключается в том, чтобы кодифицировать международное право по данному вопросу и ввести единообразие, будет подорвана.

26. Г-н НЕЛЬСОН (Гана) считает, что ввиду того, что все предложенные оговорки были отклонены, в Конвенцию следует включить ясно выраженное запрещение в отношении оговорок. Венская конвенция о праве международных договоров может применяться лишь в случае отсутствия такого положения.

27. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация выступает за сохранение пункта 2.

28. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что с учетом высказанных замечаний он снимет предложение своей делегации.

29. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что было высказано общее мнение в пользу исключения статьи об оговорках, за исключением первой части пункта 2, видоизмененной следующим образом: «К настоящей Конвенции не может быть сделано никаких оговорок». Поэтому он предлагает Комитету принять решение об исключении пунктов 1, 3, 4 и 5 данной статьи и передаче пункта 2 с внесенными в него поправками на рассмотрение Редакционного комитета.

30. *Предложение принимается.*

Статья [ ]. Пересмотр пределов ответственности и расчетной единицы или валютной единицы

31. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на два предложения, представленные соответственно Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией (A/CONF.89/C.1/L.209) и Францией (A/CONF.89/C.1/L.201) по вопросу о пересмотре величин пределов ответственности. Он предлагает представителю Норвегии высказать свои соображения по предложению Скандинавских стран.

32. Г-н СЕЛЬВИГ (Норвегия) говорит, что предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.1/L.209, касается вопроса, который делегации Скандинавских стран считают одним из наиболее важных для будущих конвенций. Он напоминает членам Комитета, что во время обсуждения на Комитете вопроса о пределах ответственности была сделана ссылка на снижение в реальном исчислении сумм пределов ответственности за прошедшие десять лет, происшедшее главным образом вследствие инфляции во всем мире. Видимо, это явление будет наблюдаться и в будущем; поэтому на последующем этапе государства могут прийти к мнению, что установленные в Конвенции пределы являются слишком низкими в реальном исчислении, и поэтому не смогут присоединиться к Конвенции. Поэтому целесообразно учредить некоторую специальную процедуру пересмотра пределов ответственности и расчетной единицы, однако не нарушая основной структуры Конвенции. Согласно пункту 1 предложения Скандинавских стран депозитарий будет наделен полномочиями на созыв конференции — под эгидой Организации Объединенных Наций — всех государств, а не только Договаривающихся государств. Пункт 2 предусматривает, что депозитарий должен созывать такую конференцию либо по предложению не менее ¼ Договаривающихся государств, либо по просьбе ЮНСИТРАЛ, если он считает, что произошло значительное изменение стоимости этих сумм. Оратор считает, что, поскольку ЮНСИТРАЛ разрабатывала данный проект конвенции, она является соответствующим органом для осуществления подготовительной работы для такой конференции. Пункт 3 предусматривает, что любая поправка, принятая таким образом, вступает в силу после принятия ½ Договаривающихся государств.

33. В пункте 4 говорится о ситуации, которая может возникнуть в случае, если некоторые государства по-прежнему являются сторонами Конвенции в ее неизменной форме, в то время как другие государства соглашаются с принятыми поправками. Его основная цель заключается в том, чтобы обеспечить такое положение, при котором последние будут иметь право на применение новых пределов даже в отношении граждан Договаривающихся государств, которые не приняли поправки. Это устранит трудности, которые могут возникнуть в том случае, если — даже тогда, когда перевозка осуществляется между двумя государствами, которые приняли поправку, — перевозка осуществляется судном из государства, которое не сделало этого — ситуация, в которой государства, принявшие поправку, будут в принципе связаны Конвенцией в ее старой форме в отличие как от страны судна, так и самого судна. По мнению делегаций Скандинавских стран, пункт 4 является необходимым для исключения неравенства, причиной которого может явиться отношение сторон к различным странам.

34. Пункт 5, который носит технический характер, аналогичен положению, регулирующему представление обычных поправок к Конвенции.

35. Предложенная процедура явится средством защиты от снижения стоимости пределов ответственности в реальном исчислении, которое в ином случае поставит под угрозу соответствующее осуществление Конвенции.

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что по содержанию предложение Франции (A/CONF.89/C.1/L.201) соответствует предложению Скандинавских стран. Поэтому он обращается к представителю Франции с вопросом, желает ли он сохранить свое предложение.

37. Г-н КАРО (Франция) говорит, что существует возможность объединения двух предложений. Однако смысл предложения Франции заключается в том, что оно предусматривает процедуру автоматического пересмотра каждые пять лет и автономию конференции по пересмотру по отношению к другим

органам. Кроме того, оно сформулировано весьма точно. Однако он не будет настаивать на предложении, если это совпадает с мнением Председателя.

38. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что, хотя его делегация поддерживает предложение Скандинавских стран, она выражает также согласие с предложением Франции в отношении процедуры автоматического пересмотра. Поэтому он считает, что в пункт 2 первого предложения следует внести поправку, предусматривающую, что конференция по пересмотру будет созываться каждые пять лет или по просьбе не менее ¼ Договаривающихся государств.

39. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что условия предложения Франции представляются весьма приемлемыми.

40. Его делегация испытывала некоторые трудности в отношении пункта 2 предложения Скандинавских стран, где говорится, что ЮНСИТРАЛ будет принимать решение о том, что произошло значительное изменение стоимости сумм. Членами ЮНСИТРАЛ являются не все члены Организации Объединенных Наций, и поэтому некоторые Договаривающиеся стороны Конвенции не будут представлены на его заседаниях во время принятия такого решения. Поэтому представляется возможным внесение в пункт 2 поправки, предусматривающей, что конференция по пересмотру будет созываться в том случае, если об этом поступит просьба от соответствующего органа Организации Объединенных Наций во исполнение решения, принятого большинством Договаривающихся государств. С этой оговоркой он может поддержать предложение Скандинавских стран.

41. Г-н МАРТИНЕС МОРСИЛЬО (Испания), поддерживая замечания предыдущего оратора в отношении пункта 2 предложения Скандинавских стран, говорит, что принятие такого положения предоставит ЮНСИТРАЛ полномочия в отношении Конвенции, которая должна быть автономной по своему характеру. В предложении Франции содержатся принципы, которые его делегация может поддержать.

42. Г-н САНЬАОЛУ (Нигерия) говорит, что его делегация приветствует предложение Скандинавских стран, цель которого заключается в противодействии отрицательному воздействию мировой инфляции. Что касается пункта 2, он считает, что здесь могут возникнуть некоторые трудности, так как ЮНСИТРАЛ, видимо, не может обращаться с просьбой о созыве конференции по пересмотру без согласия всех ее членов, и не все Договаривающиеся государства являются членами ЮНСИТРАЛ. Однако эти возражения не являются очень серьезными, и он считает, что, поскольку ЮНСИТРАЛ подготавливала проект конвенции, она является соответствующим органом для проведения подготовительной работы по созыву такой конференции. Более того, любое опасение, которое может у него возникнуть по этому вопросу, рассеивается положением, где говорится, «когда это предлагают не менее ¼ Договаривающихся государств».

43. Первоначально его делегация считала, что пункт 4 предложения Скандинавских стран в том виде, в котором он сформулирован, может рассматриваться как наносящий ущерб суверенным правам государства-члена и договорному принципу pacta sunt servanda. Однако он отмечает, что пункт 4 статьи 40 Венской конвенции о праве международных договоров предусматривает, что соглашение о внесении поправок не связывает государство, уже являющееся участником договора, но не ставшее участником соглашения о внесении поправок в договор. Поэтому он считает, что принцип, лежащий в основе пункта 4, является убедительным, так как он направлен на обеспечение более широкого принятия поправки, внесенной в первоначальный договор. Его делегация считает также, что государство-член, осуществляющее торговлю с другим государством-членом, которое приняло поправку, должно считаться применяющим Конвенцию с внесенными в нее поправками. Если такое толкование пункта 4 является правильным, он обращается к авторам предложения с настоятельной просьбой уточнить их намерение.

44. С учетом этих замечаний его делегация поддерживает предложение Скандинавских стран.

45. Г-н ВАНСЕК (Объединенная Республика Камерун) говорит, что предложения, содержащиеся в документах A/CONF.89/C.1/L.201 и L.209, являются в значительной мере дополнительными и что его делегация приветствует основную идею, общую для обоих предложений.

46. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) приветствует идею, лежащую в основе предложений Франции и Скандинавских стран. Валютная стабильность необходима для обычной международной торговли, однако достичь ее чрезвычайно трудно. Ссылаясь на предложение делегации Франции, он считает, что было бы лучшим указать, что пятилетний срок является минимальным для пересмотра пределов ответственности. Его делегация считает, что сочетание двух предложений — главным образом на основе текста документа A/CONF.89/C.1/L.209, однако содержащее положение о том, что конференции по пересмотру не могут быть созваны ранее чем по прошествии пяти лет, — явится приемлемым способом обеспечения стабильности пределов ответственности.

47. Г-н ПОПОВ (Болгария) говорит, что, хотя его делегация приветствует идею, лежащую в основе документа A/CONF.89/C.1/L.209, он считает несоответствующим предложение о том, чтобы ЮНСИТРАЛ была наделена полномочиями обращаться к правительству-депозитарию с просьбой о созыве конференции по пересмотру; ЮНСИТРАЛ не располагает полномочиями представлять суверенные государства таким образом. Кроме того, предложенное количество государств, обращающихся с просьбой, необходимое для созыва конференции по пересмотру, является слишком маленьким; она должна созываться по просьбе не менее чем ⅓ Договаривающихся государств. Следует до-

бавить, что количество Договаривающихся государств, упомянутое в пункте 3 предложенного текста, не составляет большинства. По этим причинам его делегация не может поддержать предложение Скандинавских стран в том виде, в котором оно сформулировано.

48. Г-жа ОЛОВО (Уганда) говорит, что ее делегация приветствует два предложения. Что касается сроков созыва конференций по пересмотру, ее делегация отдает предпочтение пятилетнему сроку, упомянутому в предложении Франции, так как может оказаться трудным для ЮНСИТРАЛ получить согласие от достаточного количества его членов по вопросу о том, что произошло значительное изменение стоимости пределов ответственности, как это предложено в документе A/CONF.89/C.1/L.209. В этой связи следует заменить в пункте 2 слово «считая», стоящее после выражения «когда ЮНСИТРАЛ просит об этом», словами «если она считает». Что касается пункта 3 этого документа, ее делегация считает, что в текст должна быть внесена поправка, предусматривающая, что принятие со стороны 20 Договаривающихся государств — вместо ½ их — будет достаточно для вступления в силу любой поправки, так как это количество было согласовано на Втором комитете, как необходимое для вступления в силу Конвенции. Соответственно цифра в размере ¼ Договаривающихся государств, упомянутая в пункте 2, должна быть сокращена для установления соответствующей пропорции.

49. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает прервать заседание и создать Специальную рабочую группу в составе представителей Болгарии, Франции, Норвегии, Филиппин, Польши и Уганды для разработки совместного текста на основе предложений, содержащихся в документах A/CONF.89/C.1/L.201 и L.209, во время перерыва в работе заседания.

50. *Предложение принимается.*

51. *Заседание прерывается в 15 час. 40 мин. и возобновляется в 16 час. 55 мин.*

52. Г-н ОКАЛИ (помощник Секретаря Первого комитета) зачитывает текст пересмотренного предложения, подготовленного Специальной рабочей группой на основе текстов, содержащихся в документах A/CONF.89/C.1/L.201 и L.209. Пересмотренный текст гласит:

«1. Несмотря на положения статьи [Пересмотр и внесение поправок], депозитарий в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи созывает конференцию с единственной целью изменения сумм, указанных в статье 6 и пункте 2 статьи 26, или с целью замены одной или обеих единиц, указанных в пунктах 1 и 3 статьи 26, другими единицами.

2. Конференция по пересмотру созывается депозитарием каждые пять лет или когда об этом просит не менее ⅓ Договаривающихся государств.

3. Любое решение конференции принимается большинством в ⅔ участвующих государств. Депозитарий сообщает о поправке всем Договаривающимся сторонам для принятия и всем государствам, подписавшим Конвенцию, для информации.

4. Любая принятая поправка вступает в силу в первый день месяца через год после ее принятия ⅔ Договаривающихся государств. Принятие осуществляется путем сдачи на хранение депозитарию официального документа для этой цели.

5. После вступления в силу поправки Договаривающееся государство, принявшее эту поправку, имеет право применять Конвенцию с внесенными в нее поправками в отношениях с Договаривающимися государствами, которые в течение шести месяцев после принятия поправки не уведомили депозитария о том, что они не считают для себя эту поправку обязательной.

6. Считается, что Конвенция с внесенными в нее поправками применяется к любому документу о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданному на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции».

53. Г-н АМОРОСО (Италия) говорит, что его делегация пока еще испытывает некоторые трудности в отношении пересмотренного текста, так как пункт 2 не содержит положения о минимальном промежутке между конференциями по пересмотру. Согласно предложенному тексту, конференция по пересмотру может созываться депозитарием в любое время в случае поступления просьбы об этом со стороны ⅓ Договаривающихся государств. Его делегация может согласиться с идеей об автоматическом созыве каждые пять лет, как это было предусмотрено в первоначальном предложении Франции (A/CONF.89/C.1/L.201). В данный предложенный текст следует внести поправку, предусматривающую пятилетний минимальный период.

54. Вступление в силу поправок потребует их принятия очевидным большинством Договаривающихся государств. Поэтому количество, упомянутое в предложенном пункте 4, следует изменить с ½ до ⅔.

55. Хотя он с признательностью отмечает усилия Специальной рабочей группы и потребность в экономии времени, он тем не менее считает, что пересмотренный текст требует некоторых изменений, с тем чтобы он был приемлемым для всех делегаций.

56. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что его делегация не может поддержать пересмотренное предложение. В целом он не видит необходимости в пересмотре пределов ответственности. Если период пересмотра вообще заслуживает упоминания, его делегация может согласиться с предложением, содержащимся в документе A/CONF.89/C.1/L.209. Однако он не видит причин в обязательном пересмотре каждые пять лет.

57. Г-н КАСТРО (Мексика) говорит, что его делегация может принять пересмотренный текст, предложенный Специальной рабочей группой. Пункт 2 этого предложения предусматривает пересмотр каждые пять лет, однако в то же время гаранти-

рует суверенные права Договаривающихся государств.

58. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) считает, что обязательное проведение конференций по пересмотру каждые пять лет будет весьма дорогостоящим для многих стран. Положение о пятилетнем периоде следует исключить, с тем чтобы такие конференции созывались лишь по просьбе ⅓ или более Договаривающихся государств, которые, безусловно, будут действовать со всей ответственностью при принятии решений об обращении с такой просьбой.

59. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что он отдает предпочтение пересмотренному тексту в том виде, в котором он сформулирован; однако, если большинство членов отдает предпочтение исключению требования о созыве конференций по пересмотру каждые пять лет, количество просьб, необходимых для созыва такой конференции, следует сократить с ⅓ до ¼ Договаривающихся государств.

60. Г-н КХУ (Сингапур) говорит, что он возражает против обязательного созыва конференции по пересмотру каждые пять лет; это слишком жесткое требование. Однако он может согласиться с предложением о том, чтобы ¼, а не ⅓ Договаривающихся государств имела возможность обращаться с просьбами о созыве конференции по пересмотру.

61. Г-н КЛЕТОН (Нидерланды) говорит, что он согласен с мнением представителей Ганы и Сингапура о том, что неразумно включать положение об автоматическом созыве конференции по пересмотру каждые пять лет. Такие конференции должны проводиться лишь в случае необходимости, и в этой связи он не нашел в предложении Специальной рабочей группы какое-либо указание на значительные изменения реальной стоимости. Его делегация может принять пересмотренную формулу, соответствующую той, которая предусмотрена статьей 21 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года.

62. Он также испытывает трудности в отношении пункта 4 проекта в плане его соотношения с пунктом 5, так как он считает, что даже в случае принятия поправки лишь половиной Договаривающихся государств они могут устанавливать пересмотренные пределы в отношении других Договаривающихся государств, которые особо не уведомили депозитария о том, что они не считают себя связанными этой поправкой. Будет трудно убедить парламент Нидерландов согласиться с таким положением.

63. Г-н БАЙЕРС (Австралия) говорит, что он поддерживает пересмотренный текст в том виде, в котором он сформулирован. Члены Комитета высказали свое мнение относительно пятилетнего срока пересмотра, и большинство, видимо, отдает предпочтение обязательному сроку пересмотра. Если станет ясно, что увеличение пределов ответственности не является необходимым, конференция по пересмотру может быть короткой. Однако во время быстрой инфляции разумно предусмотреть положения, касающиеся такого пересмотра, с тем чтобы обеспечить соответствие пределов потребностям времени.

64. Г-н НДАВУЛА (Уганда) говорит, что положение об обязательном пятилетнем сроке пересмотра основано на разумном предложении, что в течение такого периода произойдут изменения в мировой валютной стоимости достаточно значительные, чтобы возник вопрос о необходимости созыва конференции по пересмотру.

65. Г-н КУАРТЕЙ (Гана) говорит, что его делегация не имеет твердой позиции по вопросу о сокращении количества просьб, необходимых для созыва конференции по пересмотру, с ⅓ до ¼ Договаривающихся государств. Однако он желает внести официальное предложение об исключении слов «каждые пять лет или» из пункта 2 на том основании, что Договаривающиеся государства будут осведомлены о периодах значительных колебаний, в связи с которыми возникает необходимость в созыве конференции. Такое исключение устранит возможность созыва конференции, в ходе которой будет установлено то, что в этом не было необходимости.

66. Г-н БУРГУЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) выражает свое согласие с тем, что положение, предусматривающее обязательный созыв конференции по пересмотру каждые пять лет, является неразумным и неприемлемым. В отношении пункта 4 пересмотренного текста он заявляет о своем согласии с мнением представителя Италии о том, что количество принятий, требуемое для вступления в силу поправки, должно соответствовать двум третям вместо одной второй.

67. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что в ходе разработки пересмотренного текста Специальная рабочая группа учла то, что, по ее мнению, большинство членов Комитета желает включить в пункт 2 положение, соответствующее положению представителя Франции, а именно автоматический созыв конференции по пересмотру каждые пять лет.

68. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета провести голосование по предложениям, исключить слова «каждые пять лет или» из пункта 2 пересмотренного текста и заменить слова «одной трети» словами «одной четверти» в этом же пункте.

69. *Эти изменения принимаются 36 голосами против 11 при 21 воздержавшемся.*

70. Г-н ЕПЕС (Венесуэла) говорит, что его делегация голосовала против предложенных поправок на том основании, что она, во-первых, считает необходимым созыв конференции по пересмотру каждые пять лет, и, во-вторых, вопрос о количестве просьб, необходимых для созыва конференции по пересмотру, полностью охватывается решением Второго комитета, основанным на предложении Норвегии (A/CONF.89/C.1/L.26).

71. Г-н **БУРГУЧЕВ** (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что он воздержался от голосования, так как, хотя он и согласен с предложением об исключении требования об обязательном созыве конференции по пересмотру каждые пять лет, он не согласен с сокращением количества просьб, необходимых для созыва конференции с ½ до ¼ Договаривающихся государств.

72. **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ** предлагает членам Комитета провести голосование по предложению Италии о замене слов «одной второй» в пункте 4 пересмотренного текста словами «двумя третями».

73. *Предложение принимается 32 голосами против 27 при 8 воздержавшихся.*

74. *Пересмотренный текст в целом с внесенными в него поправками принимается 35 голосами против 6 при 23 воздержавшихся.*

Завершение работы Комитета

75. **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ** объявляет работу Первого комитета завершенной.

Заседание закрывается в 17 час. 45 мин.

КРАТКИЕ ОТЧЕТЫ ЗАСЕДАНИЙ ВТОРОГО КОМИТЕТА

1-е заседание

Понедельник, 13 марта 1978 года, 11 час. 15 мин.

Председатель: г-н Д. ПОПОВ (Болгария).

A/CONF.89/C.2/SR.1

Утверждение повестки дня

1. *Предварительная повестка дня (A/CONF. 89/C. 2/L. 1) утверждается.*

Выборы заместителя Председателя и докладчика

2. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету отложить рассмотрение пункта 2 повестки дня до следующего заседания.

3. *Предложение принимается.*

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (A/CONF.89/6 и Add.1 и 2, A/CONF.89/C.2/L.2)

4. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает, чтобы с целью ускорения работы Комитета его члены избегали общих заявлений по проектам статей в целом и сконцентрировали внимание на существе каждого из предлагаемых проектов статей.

5. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), ссылаясь на предпоследнее предложение пункта 1 введения документа A/CONF.89/6, говорит, что, по-видимому, некоторые из предварительных заключительных положений, подготовленных Секретариатом, основываются на соответствующих положениях Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций, например, проект статьи о вступлении в силу. Его делегация не может согласиться с общим направлением заключительных положений этого Кодекса поведения. Она стремится к тому, чтобы обсуждаемый проект конвенции вступил в силу как можно быстрее, и поэтому предлагает упростить заключительные положения по сравнению с Конвенцией о Кодексе поведения линейных конференций.

6. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) говорит, что было бы разумным сформулировать заключительные положения таким образом, чтобы предлагаемая Конвенция вступила в силу после того, как ее ратифицирует значительное число государств, на которые приходится существенная процентная доля тоннажа мирового торгового флота.

7. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что он поддерживает замечания, высказанные представителем Индии в отношении заключительных положений предлагаемой Конвенции. Его делегация будет поддерживать альтернативный текст статьи о вступлении в силу, предложенный делегацией Индонезии (A/CONF.89/C.2/L.2).

8. Г-н ЕПЕС (Венесуэла) говорит, что вступление в силу предлагаемой Конвенции не должно зависеть от ратификации Конвенции определенным количеством государств, совокупный тоннаж торгового флота которых должен составить определенную процентную долю мирового флота. По мнению его делегации, заключительные положения должны быть как можно проще, с тем чтобы предлагаемая Конвенция могла вступить в силу как можно скорее.

9. Возвращаясь к вопросу об оговорках, он говорит, что если будут разрешены оговорки, то они должны быть сведены к минимуму с целью избежания трудностей, которые могут возникнуть в том случае, когда некоторые положения Конвенции будут применяться к отдельным государствам и не применяться к другим государствам.

10. Г-н КАРО (Франция) говорит, что его делегация также надеется, что заключительные положения будут как можно более простыми. Однако он считает, что необходимо будет достигнуть компромисса между тем, что желательно, и тем, что практически разумно. Представляется необходимым предусмотреть, чтобы предлагаемая Конвенция вступила в силу после того, как она будет ратифицирована определенным количеством государств, на которые приходится определенная процентная доля тоннажа мирового торгового флота.

11. Г-н ТЕРАШИМА (Япония) говорит, касаясь заключительных положений, что заслуживает рассмотрения прецедент, установленный в Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций. Его делегация может представить предложение по данному вопросу.

12. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает членам о своей просьбе в отношении того, что следует избегать общих заявлений по проектам статей в целом, и предлагает Комитету рассматривать проекты статей поочередно.

13. *Предложение принимается.*

Статья [1][1]. Депозитарий

14. Г-н СЕМИКАШЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что его делегация не возражает в принципе против данного проекта статьи, хотя она считает, что его можно было бы объединить с проектом статьи, касающимся подписания, ратификации и т. д. Соответствующее предложение по данному вопросу будет представлено в письменной форме.

15. Г-н ФАХИМ (Египет) говорит, что его делегация не возражает против текста статьи в его нынешней формулировке, однако предлагает включить после слов «Организации Объединенных Наций» слова «в Нью-Йорке».

16. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что его делегация не возражает против нынешней формулировки данной статьи, однако она отмечает, что делегацией Советского Союза была представлена поправка.

17. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) отмечает, что в ряде международных документов, включая Венскую конвенцию о праве договоров, содержится конкретное описание функций депозитария. Текст рассматриваемого проекта статьи является неполным в том отношении, что в нем не упоминаются обязанности, выполняемые Генеральным секретарем в отношении новой Конвенции.

18. Г-жа РОКА (Эквадор), соглашаясь с тем, что в Конвенции необходимо конкретно упомянуть функции депозитария, выражает надежду, что представитель Индии представит в этой связи предложение в письменной форме.

19. Г-н СЛОАН (Секретариат) отмечает, что текст, представленный Комитету, был по возможности составлен в наиболее простой форме в связи с тем, что процедуры, относящиеся к функциям депозитария, в настоящее время должным образом установлены в соответствии с Венской конвенцией о праве договоров.

20. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) считает, что текст проекта данной статьи необходимо сохранить в его нынешней формулировке.

21. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что при отсутствии возражений он будет считать, что Комитет может согласиться с тем, чтобы отложить дальнейшее рассмотрение данного проекта статьи до тех пор, пока заинтересованная делегация или делегации не представят поправок в письменной форме.

22. *Предложение принимается.*

Статья [2]. Выполнение Конвенции

23. Г-н КАНТЭН (Канада) говорит, что его делегация выступает за включение положений, аналогичных тем, которые содержатся в проекте статьи [2]. Однако окончательное решение по данной статье будет в значительной степени зависеть от того, войдут ли некоторые положения по существу в другие части Конвенции. Поэтому он предлагает перенести рассмотрение данного проекта статьи на более позднюю стадию.

24. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) считает, что положение, аналогичное рассматриваемому в данный момент, должно быть включено в Конвенцию лишь в том случае, если какое-либо государство сочтет, что оно действительно необходимо. Поэтому он поддерживает мнение о том, что следует отложить рассмотрение данного проекта статьи до тех пор, пока не будет выявлена такая необходимость.

25. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) предлагает Комитету рассмотреть возможность исключения данного проекта статьи, поскольку содержащиеся в нем положения, несомненно, поставят перед государствами проблемы внутреннего и внешнего характера.

26. Г-н СЛОАН (Секретариат), отвечая на вопрос г-на КАРО (Франция), говорит, что он не может существенно дополнить информацию, содержащуюся в ссылке 1 к данному проекту статьи. Аналогичное положение было предусмотрено в Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, которая была первой конвенцией, рассмотренной в рамках ЮНСИТРАЛ. Секретариат не убежден в полезности данного проекта статьи, и его текст был заключен в квадратные скобки, с тем чтобы участники Конференции могли сами решить вопрос о том, следует ли его включать.

27. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация еще полностью не сформулировала определенного мнения в отношении данного проекта статьи. Предложение представителей Канады и Австралии имеет то большое преимущество, что предполагает отложить обсуждение до тех пор, пока ситуация не прояснится.

28. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) поддерживает замечание предыдущего оратора.

29. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что его делегация не будет возражать против исключения данного проекта статьи, но может также согласиться с тем, чтобы перенести принятие решения на более позднюю стадию.

30. Г-н СЕМИКАШЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что его делегация поддерживает предложение об исключении данного проекта статьи, но не будет возражать против того, чтобы отложить принятие решения по этому вопросу до более позднего заседания.

31. Г-н ГАНТЕН (Федеративная Республика Германии) говорит, что его делегация, представляющая федеральное государство, не считает данный проект статьи необходимым, но не будет возражать против его сохранения, если таково будет желание других государств.

[1] Нумерация проектов статей носит предварительный характер.

32. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что при отсутствии возражений он будет считать, что Комитет желает перенести дальнейшее рассмотрение данного проекта статьи на более позднюю стадию.

33. *Предложение принимается.*

Статья [3]. Дата применения

34. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) говорит, что, возможно, было бы лучше рассмотреть вопрос о дате применения в связи с проектом статьи [6], посвященным вопросу вступления в силу. Поэтому он предлагает рассмотреть эти два проекта статей [3] и [6] совместно на более поздней стадии.

35. Г-н де БРУИН (Нидерланды), г-н МЮЛЛЕР (Швейцария), г-н НДАВУЛА (Уганда) и г-н НИАНГ (Сенегал) поддерживают предложение представителя Индии.

36. *Предложение принимается.*

Статья [4]. Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение

37. Г-н ТЕРАШИМА (Япония) предлагает сохранить во всей статье слова «принятие, утверждение»; Япония выступает за их сохранение по соображениям, связанным с конституцией государства.

38. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) поддерживает предложение Японии на том основании общего характера, что следует принимать любые предложения, облегчающие задачу по возможности большего числа государств в вопросе присоединения к данной Конвенции.

39. Она напоминает, что срок подписания, установленный в некоторых недавно принятых конвенциях, касающихся морских перевозок (например, Лондонская конвенция 1976 года), является слишком кратким, и поэтому г-жа Брузелиус предлагает предусмотреть в пунктах 1 и 3 данного проекта статьи двухлетний срок подписания.

40. Она поддерживает содержащееся в пункте 2 требование о ратификации Конвенции теми сторонами, которые подписали ее, и выступает за исключение варианта подписания, имеющего обязательную силу.

41. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) говорит, что слова «принятие» и «утверждение» не имеют широкого применения в конвенциях Организации Объединенных Наций и их значение во всяком случае подразумевается термином «ратификация». Поэтому он предлагает изъять их из проекта статьи [4].

42. Он считает, что двухлетний срок подписания является слишком долгим, учитывая большое желание многих государств обеспечить скорейшее вступление Конвенции в силу. Поэтому он предлагает установить срок для подписания в один год.

43. Г-н ЕПЕС (Венесуэла) говорит, что если некоторые государства предпочтут сохранить слова «принятие, утверждение», то он не будет настаивать на их исключении. Он согласен с представителем Индии в том, что следует предусмотреть как можно более короткий практичный срок подписания, поскольку государства, не подписавшие Конвенцию в установленный срок, смогут всегда прибегнуть к процедуре присоединения.

44. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) согласен с представителем Японии, в том что слова «принятие, утверждение» следует сохранить.

45. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) согласен с представителем Индии в том, что слова «принятие, утверждение» являются лишними, но он не возражает против их сохранения. Он согласен с предложением представителя Индии о том, чтобы установить срок подписания продолжительностью 12 месяцев.

46. Г-н НДАВУЛА (Уганда) согласен с тем, что слова «принятие, утверждение» следует исключить, поскольку они являются лишними. Он предлагает установить срок подписания максимальной продолжительностью в 12 месяцев.

47. Г-н МАРТИНЕС МОРСИЛЬО (Испания) говорит, что понятия «принятие, утверждение» подразумеваются в термине «ратификация» и поэтому являются излишними, но если некоторые государства пожелают сохранить их, то это не должно вызвать серьезной проблемы. Срок подписания тоже не должен вызвать проблем, поскольку в случае, если этот срок истек, всегда можно прибегнуть к процедуре присоединения.

48. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) не возражает против сохранения слов «принятие, утверждение». Срок, устанавливаемый для подписания, будет частично зависеть от того, удастся ли разработать окончательный текст к концу данной Конференции. Он не согласен с тем, что установление короткого срока подписания является безоговорочно наиболее эффективным способом обеспечения вступления в силу Конвенции с минимальными задержками.

49. Г-н КАНГ (Республика Корея) согласен с тем, что срок подписания продолжительностью в один год должен быть достаточным.

50. Г-н ВУРЕХ (Либерия) говорит, что следует сохранить слова «принятие, утверждение». Срок подписания продолжительностью в один год должен быть достаточным.

51. Г-н ПОТОМИНОС (Греция) согласен с предложением Норвегии относительно срока подписания.

52. Г-н КАНТЭН (Канада) говорит, что он не будет возражать против сохранения слов «принятие, утверждение».

53. Г-н ЕПЕС (Венесуэла) говорит, что если текст Конвенции будет готов к концу Конференции, то его можно будет подписать или, вероятно, необходимо будет провести короткую сессию для подписания в Нью-Йорке. Было бы полезно, если бы представитель Соединенного Королевства предста-

вил официальное предложение, расширяющее его предыдущее заявление.

54. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает делегациям, что согласно правилу 28 правил процедуры предложения должны представляться в письменной форме и распространяться среди всех делегаций не позднее чем в день, предшествующий заседанию, на котором они обсуждаются.

55. Г-н СЕМИКАШЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что он уже предложил объединить статьи [1] и [4]. Он подготовил соответствующее предложение в письменной форме[2]:

Статья [ ]. Подписание, ратификация, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами до... и по истечении этого срока остается открытой для присоединения.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами.

3. Ратификационные грамоты и документы о присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который является депозитарием настоящей Конвенции».

Заседание закрывается в 13 час.

[2] Впоследствии распространен в качестве документа A/CONF. 89/C.2/L.3.

2-е заседание

Вторник, 14 марта 1978 года, 10 час. 15 мин.

Председатель: г-н Д. ПОПОВ (Болгария).

A/CONF.89/C.2/SR.2

Выборы заместителя Председателя и докладчика (*окончание*)

1. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) выдвигает кандидатуру г-на Тх. Д.А.М. де Бруина (Нидерланды) на пост заместителя Председателя.

2. Г-н РОТ (Федеративная Республика Германии), г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) и г-н ГЕЙРОС (Бразилия) поддерживают эту кандидатуру.

3. *Г-н де Бруин (Нидерланды) избирается заместителем Председателя путем аккламации.*

4. Г-н АРРЕБОЛА (Куба) выдвигает кандидатуру г-на Н. Гейроса (Бразилия) на пост докладчика.

5. Г-жа РОКА (Эквадор), г-н ДУМБА (Уганда), г-н МУРАД (Индонезия), г-н ФАХИМ (Египет), г-н НИАНГ (Сенегал), г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне), г-н КАНЬЕНЬЕ (Объединенная Республика Танзания), г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), г-н АМОР (Мексика), г-н КЕЛЛЕР (Либерия) и г-н ЕПЕС (Венесуэла) поддерживают эту кандидатуру.

6. *Г-н Гейрос (Бразилия) избирается докладчиком путем аккламации.*

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*) **(A/CONF.89/6 и Add.1 и 2, A/CONF.89/C.2/L.3, L.4, L.6—9)**

Статья [1]. Депозитарий (окончание)

7. Г-жа РОКА (Эквадор), выступая в качестве одного из соавторов поправки к статье по вопросу о депозитарии (A/CONF.89/C.2/L.9), говорит, что в различных недавно заключенных международных договорах определяются функции депозитария; хотя Эквадор не подписал Венскую конвенцию о праве договоров[1], те же положения в отношении функций депозитария содержатся в других международных документах, стороной которых Эквадор является. Характер этих функций хорошо известен, и она считает, что нет необходимости подробно указывать их в рассматриваемой Конвенции.

8. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), выступая в качестве другого соавтора этой поправки, говорит, что функции депозитария подробно излагаются в статье 77 Венской конвенции о праве договоров. Эта поправка направлена на то, чтобы разъяснить, что эти функции будут возложены исключительно на Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.

9. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ задает вопрос о том, имеет ли Конференция право сообщить Генеральному секретарю, что он должен осуществлять функции депозитария, и указывать ему, какими будут эти функции. Несомненно, можно считать, что Генеральный секретарь знает, какие функции он должен выполнять в качестве депозитария.

10. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) разъясняет, что цель предлагаемой поправки заключается лишь в

[1] См. *Official Records of the United Nations Conference on the Law of Treaties, Documents of the Conference* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.70.V.5), document A / CONF 39 / 27, p. 287.

том, чтобы уточнить, кто будет осуществлять функции депозитария.

11. Г-н ТЕРАШИМА (Япония) обращает внимание на предложения, представленные СССР (A/CONF.89/C.2/L.3) и Угандой (A/CONF.89/C.2/L.4), согласно которым этот проект статьи подлежит исключению, а его положения должны быть объединены с положениями проекта статьи, касающейся подписания, ратификации и т. д. Поэтому он считает, что Комитету следует сначала решить вопрос о том, должна ли существовать отдельная статья «Депозитарий». По его мнению, отдельная статья необходима, поскольку функции депозитария не ограничиваются только принятием ратификационных грамот и документов о присоединении.

12. Он не имеет существенных возражений против поправки, предложенной Эквадором и Индией (A/CONF.89/C.2/L.9), однако не считает, что она существенно изменит проект статьи в существующей формулировке.

13. Г-н РОТ (Федеративная Республика Германии) выражает согласие с представителем Японии в том, что необходимо наличие отдельной статьи «Депозитарий». Если поправка, предложенная Эквадором и Индией, не облегчает работу Секретариата Организации Объединенных Наций, она является бесполезной.

14. Г-н МАРТИНЕС МОРСИЛЬО (Испания) говорит, что дополнительная фраза, предложенная Эквадором и Индией, является ненужной в этой статье. Функции депозитария определяются международным правом, однако в том, что касается вопроса, находящегося на обсуждении, международное право является не совсем четким. Ни одна из конвенций, в которых излагаются функции депозитария, не получила всеобщего применения. Поэтому он предпочитает сохранить текст в первоначальной формулировке.

15. Г-н КАРО (Франция) поддерживает замечания представителя Японии; заключительные положения должны начинаться с положения, назначающего Генерального секретаря депозитарием Конвенции.

16. Поправка, предложенная делегациями Эквадора и Индии, ни в коей мере не улучшит текст, предложенный Секретариатом.

17. Г-н ЭЙО (Нигерия) предлагает оставить проект статьи в том виде, в каком он был подготовлен Секретариатом, и г-н ФАХИМ (Египет) поддерживает это предложение.

18. Г-н ХАРУН (Пакистан) выражает согласие с теми ораторами, которые предложили включить отдельную статью «Депозитарий» и указали, что поправка, предложенная Эквадором и Индией, является бесполезной.

19. Г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне) говорит, что его делегация поддерживает текст, подготовленный Секретариатом. Дополнительная фраза, предложенная Эквадором и Индией, является ненужной, поскольку функции депозитария хорошо известны.

20. Г-н ДУМБА (Уганда) разъясняет, что его делегация сделала предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.2/L.4, с тем чтобы избежать ненужных повторений в тексте. Он понимает точку зрения различных делегаций в отношении необходимости отдельной статьи «Депозитарий», однако продолжает считать, что проект статьи [1] следует объединить с проектом статьи, касающейся подписания, ратификации и т. д.

21. Г-н НИАНГ (Сенегал) предлагает сохранить проект статьи [1], подготовленный Секретариатом. Он также высказывает мнение о том, что было бы нецелесообразно объединить эту статью со статьей, касающейся подписания и т. д.

22. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) снимает предложение, выдвинутое Эквадором и Индией (A/CONF.89/C.2/L.9).

23. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что большинство участников, по-видимому, выступают за включение отдельной статьи «Депозитарий», предлагает утвердить проект статьи, подготовленный Секретариатом.

24. *Предложение принимается.*

Статья [2]. Выполнение Конвенции (продолжение)

25. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает о предыдущем решении Комитета отложить рассмотрение этого проекта статьи до завершения рассмотрения Первым комитетом вопросов, связанных с вопросом о выполнении Конвенции.

Статья [3]. Дата применения (окончание)

26. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) говорит, что из предложения, содержащегося в документе A/CONF.89/C.2/L.7, не ясно, в чем состоит намерение — в исключении этого проекта статьи или же в том, что ее содержание следует включить в другой проект статьи.

27. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), выступая в качестве одного из соавторов этого предложения, разъясняет, что цель заключается в том, чтобы содержание этого проекта статьи было включено в проект статьи, касающейся вступления в силу.

28. Г-н де БРУИН (Нидерланды), г-н ТЕРАШИМА (Япония), г-н НИАНГ (Сенегал), г-н МАРТИНЕС МОРСИЛЬО (Испания), г-н СЕМИКАШЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне) и г-н ГЕЙРОС (Бразилия) поддерживают предложение, представленное делегациями Эквадора и Индии.

29. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) считает, что на содержание проекта статьи [3], которой его делегация придает особое значение, не окажет влияние ее статус как отдельной статьи и как части другой статьи. Однако, поскольку рассматриваемое

положение логически связано с положениями, касающимися вступления в силу, он может поддержать предложение Эквадора и Индии.

30. Г-н ПАЛЛНА (Югославия) говорит, что его делегация также может поддержать это предложение, хотя она считает этот вопрос не вопросом по существу, а вопросом редакционного характера.

31. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) предлагает добавить слово «морской» после слова «договорам».

32. Г-н НАРВАЕС (Эквадор) выражает мнение о том, что при рассмотрении проекта статьи «Дата применения» Редакционному комитету следует учитывать формулировку, используемую в пункте 1 статьи 2, озаглавленной «Выполнение конвенции», где используются слова «ко всем договорам перевозки».

33. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), говоря о предложении, сделанном представителем Соединенных Штатов Америки, отмечает, что термин «договор перевозки» будет определен в статье 1 «Определения», которая в настоящее время обсуждается Первым комитетом. Окончательная формулировка рассматриваемого положения будет зависеть от определения, принятого Первым комитетом, и, несомненно, будет согласована Редакционным комитетом.

34. Г-н РОТ (Федеративная Республика Германии), г-жа ЧИАХ (Малайзия) и г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) поддерживают мнение, выраженное представителем Индии.

35. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в случае отсутствия возражений он будет считать, что Комитет может согласиться поручить разработку окончательной формулировки положения Редакционному комитету при условии, что текст будет включен в ту же статью, что и положение, касающееся вступления в силу Конвенции.

36. *Предложение принимается.*

Статья [4]. Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение (продолжение)

37. Г-н СЕМИКАШЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) снимает предложение своей делегации (A/CONF.89/C.2/L.3) в пользу поправки, представленной делегацией Индии (A/CONF.89/C.2/L.8).

38. Г-н ДУМЬА (Уганда) снимает поправку своей делегации (A/CONF.89/C.2/L.4).

39. Г-н МАРТИНЕС МОРСИЛЬО (Испания) говорит, что он может поддержать предложение делегации Индии. Однако он считает, что слова «в течение одного года» и «по истечении одного года» в пунктах 1 и 3 должны быть заменены формулировкой с указанием даты.

40. Г-н ЕПЕС (Венесуэла), г-н ДУМБА (Уганда) и г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика) заявляют о своей поддержке предложения Индии.

41. Г-н АМОР (Мексика) ссылается на замечание, сделанное на предыдущем заседании Комитета представителем Норвегии в отношении периода, в течение которого Конвенция должна быть открыта для подписания, и предлагает установить не одногодичный, а двухгодичный период.

42. Г-н ХАРУН (Пакистан) поддерживает предложение Индии о включении в пункты 1 и 3 конкретной даты. По мнению оратора, период, в течение которого Конвенция должна быть открыта для подписания, не должен превышать одного года.

43. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) поддерживает замечания, высказанные предыдущим оратором.

44. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) также считает, что одногодичный период является вполне достаточным для государств в плане осуществления ими привилегии подписания Конвенции. Он разделяет мнение о том, что в статье должна быть упомянута конкретная дата.

45. Г-н КАНГ (Корейская Республика) отмечает, что проблема включения или исключения слов «принятие, утверждение» еще не решена. Однако за исключением этого момента он может поддержать текст, предложенный делегацией Индии.

46. Г-н ПОТОМИАНОС (Греция) считает, что для подписания Конвенции следует предусмотреть двухгодичный период.

47. Г-н ТЕРАШИМА (Япония) напоминает о том, что предложение, которое он внес на предыдущем заседании Комитета относительно сохранения слов «принятие, утверждение», получило некоторую поддержку. Что касается периода времени, оратор поддерживает мнение о том, что в статье должна быть упомянута конкретная дата, и предлагает найти компромиссное решение, которое удовлетворяло бы как делегации, выступающие за одногодичный период, так и делегации, выступающие за двухгодичный период. Пункт 1 предложения СССР (A/CONF.89/C.2/L.3), который сочетает пункты 1 и 3 предложения Индии, следует учесть, даже несмотря на то, что это предложение было снято.

48. Г-н ТАРАСЮК (Украинская Советская Социалистическая Республика) отмечает, что текст, предложенный делегацией Индии, является хорошей основой для обсуждения. Он отмечает, что предложение об исключении слов «принятие, утверждение» было поддержано на предыдущем заседании Комитета, как и предложение о том, что Конвенция должна быть открыта для подписания в течение одного года. Датой начала этого периода должна стать дата принятия текста данной Конвенции.

49. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) говорит, что текст, предложенный его делегацией, не имеет существенного отличия от текста, разработанного Секретариатом. Слова «принятие, утверждение», которые заключены в квадратных скобках в проекте

Секретариата, появляются очень редко в международных документах, принимаемых под эгидой Организации Объединенных Наций. Одногодичный период подписания был предложен с учетом общего пожелания, чтобы Конвенция вступила в силу как можно быстрее.

50. Г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне) поддерживает предложение Индии, а также мнение о том, что в тексте следует упомянуть конкретную дату.

51. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) разделяет мнение о том, что конкретная дата должна быть включена, независимо от фактического периода времени, в соответствии с которым было достигнуто соглашение. Оратор выступает за сохранение слов «принятие, утверждение», которые зафиксированы как в Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций, так и в Лондонской конвенции 1976 года, поскольку их наличие облегчит вопросы для определенных государств. Он присоединяется к мнению представителя Японии о том, что внимание Редакционного комитета следует обратить на возможность согласования пунктов 1 и 3 предложения Индии с пунктом 1 предложения СССР.

52. Г-н ЭЙО (Нигерия) говорит, что его делегация может поддержать предложение Индии при условии включения слов «принятие, утверждение» так, как они сформулированы в проекте Секретариата.

Заседание закрывается в 12 час.

3-е заседание

Среда, 15 марта 1978 года, 10 час. 25 мин.

Председатель: г-н Д. ПОПОВ (Болгария).

A/CONF.89/C.2/SR.3

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*) **(A/CONF.89/6 и Add.1 и 2, A/CONF.89/C.2/L.8)**

Статья [4]. Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, по его мнению, Комитет в целом поддерживает поправку, предложенную делегацией Индии (A/CONF.89/C.2/L.8), при условии внесения в нее некоторых исправлений и поправок второстепенного характера.

2. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация не возражает против подхода, используемого в предложении Индии, но считает, что следует должным образом учесть довод, выдвинутый представителем Японии в поддержку сохранения слов «принятие, утверждение», включенных в проект Секретариата (A/CONF.89/6). По его мнению, эти слова необходимо сохранить в том случае, если будет доказано, что их наличие будет полезным для одних государств и не будет иметь каких-либо отрицательных последствий для других.

3. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация разделяет мнение, выраженное предыдущим оратором.

4. Г-н РОТ (Федеративная Республика Германии), ссылаясь на период, в течение которого Конвенция будет открыта для подписания, говорит, что его делегация относится к числу тех делегаций, которые считают, что в рассматриваемом проекте статьи необходимо указать конкретную дату. Он вносит предложение о том, чтобы этот период имел продолжительность в один год и начинался с конца апреля 1978 года.

5. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) считает, что если в пункте 1 проекта статьи [2], касающейся выполнения Конвенции, сохранить выражение «в соответствии с его конституцией», а в проекте статьи [4] относительно подписания — выражение «принятие, утверждение», то Конвенция, возможно, будет приемлемой для всех государств независимо от их правового или конституционного положения. Что касается периода, в течение которого Конвенция будет открыта для подписания, то он предлагает включить в пустые места, имеющиеся в пунктах 1 и 3 проекта текста, подготовленного Секретариатом, дату «30 апреля 1979 года».

6. Г-н КАРО (Франция) поддерживает мнение, выраженное представителями Соединенных Штатов Америки, Федеративной Республики Германии и Бразилии.

7. Г-жа ЧИАХ (Малайзия) говорит, что следует провести различие между международными и внутренними аспектами принятия договора или конвенции. По ее мнению, слово «ратификация» обязательно предполагает принятие или утверждение соответствующего документа. Поэтому она считает, что эти два слова не следует одновременно включать в рассматриваемый текст, если только не будут приведены убедительные доводы в пользу их включения.

8. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что его делегация разделяет мнение, выраженное предыдущим оратором. Однако если для некоторых государств исключение слов «принятие, утверждение» вызовет трудности, то его делегация не будет возражать против их сохранения.

9. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) говорит, что его делегация совершенно не намеревалась ставить какие-либо трудности перед странами, в которых могут возникнуть серьезные конституционные проблемы в случае отсутствия в тексте слов «принятие, утверждение». Слова «ратификация», «принятие», «утверждение» и «присоединение» определяются в статье 2 Венской конвенции о праве договоров как международный акт (действие), которым государство подтверждает свое согласие с обязательной силой договора. По его мнению, как слово «ратификация», так и слово «присоединение» означают предварительное принятие или утверждение соответствующим государством данного документа. Поэтому он считает, что будет предпочтительнее исключить слова «принятие, утверждение», если только их исключение не создает для какого-либо государства непреодолимых трудностей.

10. Он поддерживает предложение представителя Бразилии относительно указания даты, до которой Конвенция должна быть открыта для подписания.

11. Г-н КЕЛЛЕР (Либерия) поддерживает мнение о том, что Конвенция должна быть открыта для подписания в течение одного года и что в статье следует указать конкретную дату. Он поддерживает также предложение о сохранении слов «принятие, утверждение», поскольку ничто не указывает на то, что их наличие затруднит для какого-либо государства ратификацию Конвенции.

12. Г-н САМПИЕТРО (Аргентина) поддерживает мнение о том, что Конвенция должна быть открыта для подписания в течение одного года, и считает, что конкретная дата должна быть установлена в консультации с Секретариатом. Хотя его делегация предпочла бы, чтобы в данной статье упоминались только подписание, ратификация и присоединение, она не будет возражать против сохранения слов «принятие, утверждение».

13. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) отмечает, что в международном праве договоров ратификация всегда рассматривается как второй шаг, окончательно подтверждающий первоначальное утверждение или принятие каким-либо государством международного документа. Учитывая различные способы распределения полномочий между законодательными и исполнительными органами в различных странах, а также то, что данная Конвенция является скорее экономическим и политическим, чем чисто юридическим документом, Комитету следует попытаться достичь компромисса по вопросу сохранения или исключения слов «принятие, утверждение».

14. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ сообщает Комитету, что к числу недавно принятых международных документов, в которых используются слова «принятие, утверждение», относятся следующие: Соглашение 1976 года об учреждении международного фонда сельскохозяйственного развития (статья 13), Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972 год), Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 год), Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций (1974 год) и различные международные соглашения по кофе, сахару, олову и какао.

15. Г-н ТЕРАШИМА (Япония) говорит, что согласно положению конституции Японии процесс ратификации является заключительным актом принятия договора. Однако он требует решения императора, и соответствующая процедура хотя и возможна, но является длительной и сложной, в то время как по вопросу «принятия» или «утверждения» необходимые меры могут быть приняты премьер-министром, причем такая процедура является значительно более простой, в связи с чем ускорится процесс передачи Японией документа об окончательном принятии Конвенции на хранение.

16. Г-н ДУМБА (Уганда) соглашается с тем, что подлежащая включению в статью [4] дата должна предусматривать период подписания продолжительностью в один год. Делегации, возражающие против сохранения слов «принятие, утверждение», не упомянули каких-либо конкретных недостатков, связанных с сохранением таких слов, и, поскольку эти делегации считают слова необходимыми, приемлемым компромиссом могло бы быть сохранение этих слов.

17. Г-н ДЖОМАРД (Ирак) говорит, что он поддерживает предложение об установлении предельного срока подписания Конвенции. Что касается слов «принятие, утверждение», то согласно его заявлению международная практика ратификации является заключительным актом, которым государство подтверждает свою готовность считать себя обязанным применять подписанную им Конвенцию и поэтому обязательно включает принятие и утверждение, в то время как сами по себе эти два термина не имеют четкого значения в международном контексте. Фактически государство, не ратифицировавшее акт подписания им Конвенции, не будет нести никаких обязательств по данной Конвенции. Поэтому он выступает за сохранение слов «принятие, утверждение» на том основании, что предполагаемые ими пакты означают ратификацию.

18. Г-н КАНТЭН (Канада) говорит, что если включение слов «принятие, утверждение» облегчит задачу для других делегаций, то их, разумеется, следует включить. Он не высказывает каких-либо особых пожеланий в связи с датой подписания.

19. Г-н МАРТИНЕС МОРСИЛЬО (Испания) отмечает, что термин «ратификация» обычно используется в международной практике для обозначения акта, которым государства показывают, что они считают себя обязанными выполнять положения какого-либо договора. Кроме того, процедура ратификации в разных странах весьма различна, и, хотя

термин «ратификация» не всегда используется, желание государства стать участником Конвенции утверждается соответствующим актом независимо от того,какая используется процедура и каким образом описывается данный акт. Поэтому достаточно слова «ратификация» для охвата процедуры всех государств независимо от их систем конституционного права, а слова «принятие, утверждение» являются излишними; однако их включение не повлияет на силу или сферу применения данной статьи, в связи с чем он не возражает против их включения, если некоторые государства пожелают этого.

20. Г-н СЕМИКАШЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что если будет установлен период, в течение которого Конвенция будет открыта для подписания, необходимо будет лишь заполнить пустые места в проекте статьи; редактирование можно было бы поручить Редакционному комитету.

21. Насколько он может судить по выступлению представителя Японии, премьер-министр Японии может принять решение об одобрении Конвенции, которое будет иметь с точки зрения вступления Конвенции в силу те же последствия для Японии, как и ратификация; если такое понимание верно, то предложение Японии следует принять во внимание и, возможно, включить слова «принятие, утверждение».

22. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что он согласен с тем, что оставленные в проекте статьи [4] пустые места для даты могут быть заполнены Редакционным комитетом. Дату должна установить сама Конференция в рамках Комитета или на пленарных заседаниях.

23. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) отмечает, что на первой странице документа A/CONF.89/6 в проекте статьи о вступлении в силу, в пунктах 1, 2 и 6 и в заглавии и в пунктах 2 и 4 проекта статьи, а также в статье о вступлении в силу и в проекте статьи об оговорках в квадратных скобках фигурируют слова «принятие, утверждение». Он предполагает, что в зависимости от того, решит Комитет изъять или сохранить данные слова, это решение отразится на всех абзацах, в которых фигурируют эти слова.

24. Г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне) говорит, что он поддерживает включение конкретной даты в статью [4], однако эта дата должна быть установлена на реалистичной основе в свете того, как скоро окончательный текст будет доступен для подписания.

25. Он считает, что слова «принятие, утверждение» подразумеваются термином «ратификация», однако, если их изъятие вызовет трудности у других государств, он не будет возражать против их сохранения.

26. Г-н КАНГ (Корейская Республика) говорит, что он поддержит включение слов «принятие, утверждение», если это поможет большему числу государств стать договаривающимися сторонами Конвенции.

27. Г-н ХАБДУЖИ (Заир) говорит, что международный акт, в соответствии с которым государство торжественно берет на себя обязательства по договору, несомненно, является актом ратификации, и он не считает, что принятие или утверждение имеет тот же вес. Однако он понимает, что сохранение слов «принятие, утверждение» облегчит некоторым государствам присоединение к числу участников Конвенции, и поэтому он не будет возражать против сохранения этих слов, исходя из того, что таким образом определенная процедура соответствует ратификации. Что касается периода, который необходимо включить в статью [4], то он согласен с датой, предложенной представителем Бразилии, и согласен также с представителем Сьерра Леоне, что эта дата будет зависеть частично от того, насколько скоро все правительства смогут получить экземпляры окончательного текста Конвенции.

28. Г-н ЕПЕС (Венесуэла) отмечает, что соответствующая дата будет включена в Конвенцию после фразы «совершено в Гамбурге» и т. д. после заключительной статьи, и поэтому представляется, что нет необходимости включать точную дату в статью [4]. Однако он не будет возражать, если большинство делегатов считают необходимым уточнить период подписания. Точно так же у него нет четкой позиции в отношении включения или изъятия слов «принятие, утверждение», и если сохранение этих слов облегчит некоторым государствам присоединение к Конвенции, то он не будет возражать против него.

29. Г-н ХАРУН (Пакистан) говорит, что акты принятия или утверждения всегда предшествуют актам ратификации. Тем не менее, если для некоторых стран акты принятия или утверждения являются обязательными, так же, как и акты ратификации, его делегация не будет возражать в отношении сохранения слов «принятие или утверждение» в данной статье.

30. Он поддерживает предложение представителя Бразилии в отношении даты, до которой Конвенция будет открытой для подписания.

31. Г-н СЛОАН (Секретариат), отвечая на вопрос, заданный представителем Филиппин, говорит, что в соответствии с обычной процедурой текст Конвенции будет открыт для подписания представителями, имеющими соответствующие полномочия для подписания, в заключительный день Конференции в Гамбурге. Затем текст Конвенции будет направлен в Нью-Йорк, где он будет доступен для подписания до даты, определенной в Конвенции. Аутентичные тексты, как правило, распространяются после того, как поставлены подписи, однако в виде документа Конференции будет существовать текст, который будет доступен для всех государств в целях консультации. Обычной практикой является предусмотрение периода подписания приблизительно в один год. Однако можно предусмотреть более короткий или более длинный период подписания.

32. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, проконсультировавшись с Комитетом, говорит, что, насколько он понял,

большинство делегатов выступают в пользу установления конкретного периода подписания Конвенции и предусмотрения того, чтобы этот период составлял один год, а также сохранение слов «принятие или утверждение» в проекте статьи [4].

33. *Предложение принимается.*

34. Г-н АМОР (Мексика) говорит, что, как он пояснил на предшествовавшем заседании, Мексике необходимо два года, и она просит период в два года для подписания Конвенции.

35. Г-н НИАНГ (Сенегал) говорит, что на текущем этапе работы Первого и Второго комитетов его делегация не может принять решение в отношении вопросов, упомянутых Председателем.

36. Г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне) говорит, что, поскольку Конвенция будет открыта для подписания в Гамбурге, вероятно, было бы предпочтительным заменить первый пункт поправки Индии (A/CONF. 89/C.2/L.8) началом пункта 1 поправки, представленной ранее СССР (A/CONF.89/C.2/L.3).

37. Г-н ЕПЕС (Венесуэла) спрашивает, не возникнет ли необходимость в связи с тем, что Конвенция будет открыта для подписания в Гамбурге, изменить пункт 1 проекта статьи [4], в котором упоминается, что Конвенция открыта для подписания в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.

38. Г-н СЛОАН (Секретариат) говорит, что именно для избежания упоминания места, в котором Конвенция впервые будет открыта для подписания, в пункте 1 приводится ссылка не на дату, на которую будет открыто подписание Конвенции, а на дату, до которой будет открыто такое подписание. В соответствии с обычной практикой текст Конвенции становится открытым для подписания на Конференции, на которой он был подготовлен, и продолжает быть, таким образом, открытым в Нью-Йорке до установленной даты. Поэтому он говорит, что нет необходимости исправлять текст пункта 1.

39. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что в целях единообразия слова «или присоединения», которые фигурируют в пункте 1 проекта статьи [2], необходимо включить в пункт 2 проекта этой статьи и в пункт 2 проекта статьи [4].

40. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), обращая внимание на положения пункта 3 проекта статьи [4], говорит, что в соответствии с международным правом лишь неподписавшие государства присоединяются к Конвенции. Соответственно, он не может согласиться с представителем Бразилии в отношении того, что слова «или присоединения» необходимо добавить к пункту 2 проекта статьи [4].

41. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) выражает согласие с представителем Индии. Однако он говорит, что данный вопрос должен быть рассмотрен в Редакционном комитете.

42. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что Комитет завершил свою работу над проектом статьи [4].

Заседание закрывается в 12 час. 15 мин.

4-е заседание

Четверг, 16 марта 1978 года, 10 час. 20 мин.

Председатель: г-н Д. ПОПОВ (Болгария).

A/CONF.89/C.2/SR.4

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*) (A/CONF.89/6 и Add. 1 и 2, A/CONF.89/C.2/L.2, L.12, L.15, L.16)

Статья [6]. Вступление в силу

1. Г-н САЙРЕГАР (Индонезия) говорит, что его делегация по двум причинам предложила альтернативный текст (A/CONF.89/C.2/L.2) положения о вступлении в силу: во-первых, в связи с тем, что в большинстве конвенций Организации Объединенных Наций вступление в силу зависит от числа государств, ратифицировавших, принявших, утвердивших документ или присоединившихся к нему; и, во-вторых, в связи с тем, что если вступление в силу будет зависеть от ратификации государствами, на которые приходится определенная процентная доля мирового торгового флота, то, по мнению его делегации, предлагаемая новая Конвенция никогда не вступит в силу.

2. В предпоследней строке предложения его делегации перед словом «государств» необходимо вставить цифру 20.

3. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что как развивающаяся страна, находящаяся в процессе создания своего торгового флота, Бразилия не сможет согласиться с Конвенцией, в которой интересы развивающихся стран не будут должным образом сбалансированы с интересами крупных морских держав. С другой стороны, его делегация понимает, что Конвенция, неприемлемая для крупных морских держав, будет практически бессмысленна. Поэтому его делегация считает, что пленарная конференция должна

разработать компромиссное решение в форме текста, приемлемого для всех государств. Тем временем его делегация вместе с другими членами Группы 77 будет поддерживать текст, предложенный делегациями Бангладеш, Индии и Уганды (A/CONF. 89/C.2/L.15).

4. Г-н ТЕРАШИМА (Япония) говорит, что предложение его делегации (A/CONF.89/C.2/L.12) основывается на альтернативе B проекта Секретариата (A/CONF.89/6). Оно составлено в соответствии с подобным положением Конвенции 1974 года о Кодексе поведения линейных конференций, однако брутто-регистровый тоннаж мирового торгового флота должен представлять собой тоннаж, приведенный в Регистре судов Ллойда, статистические таблицы за 1977 год (см. A/CONF.89/6.Add.1), а не статистические таблицы за 1973 год, как это имеет место в Кодексе поведения. По мнению его делегации, подход государств, принявших участие в Конференции по Кодексу поведения линейных конференций, к вопросу о вступлении в силу был разумным. Обсуждаемая Конвенция будет применяться к договорам морской перевозки груза, которые обычно включаются в коносаменты, выдаваемые судовладельцами. Поэтому представляется разумным, что ее вступление в силу должно зависеть от брутто-регистрового тоннажа мирового торгового флота и от числа государств, ратифицировавших Конвенцию.

5. В соответствии с предложением его делегации принимаемый во внимание брутто-регистровый тоннаж Договаривающегося государства должен состоять исключительно из танкеров и судов для перевозки массовых грузов; это объясняется той причиной, что коносаменты, как правило, выдаются лишь при перевозке генерального груза и контейнеров.

6. Г-н ДЖАКОБАЕУС (Швеция) говорит, что его делегация надеется, что новая Конвенция вступит в силу как можно скорее и что статья о вступлении в силу будет сформулирована таким образом, чтобы переходный период между применением существующих режимов и применением предлагаемого нового режима был сведен к минимуму.

7. Общее мнение его делегации сводится к тому, что единственным критерием, регулирующим вступление в силу Конвенции, должно быть число государств, ратифицировавших ее. Однако число требуемых ратификаций должно быть достаточно большим, с тем чтобы обеспечить должную степень поддержки Конвенции. Такое разумно высокое число не только сократит переходный период, но и повысит привлекательность Конвенции для государств, которые в настоящее время предпочитают режим, установленный Гаагско-Висбайскими правилами. В этой связи его делегация поддерживает предложение, представленное Бангладеш, Индией и Угандой (A/CONF.89/C.2/L.15); число 20 должно представлять собой минимальное количество ратификаций, требуемых для вступления в силу Конвенции. По бюрократическим причинам Конвенция не должна вступить в силу до тех пор, пока не истечет по крайней мере шесть месяцев после сдачи на хранение двадцатого документа о ратификации; депозитарию потребуется время для уведомления соответствующих государств, а также необходимо будет подготовить официальные документы, а грузоотправителей и перевозчиков необходимо будет уведомить о вступлении в силу нового режима.

8. Положение, аналогичное положению, содержащемуся в альтернативах X и Y текста, подготовленного Секретариатом (A/CONF.89/6), может задержать ратификацию, поскольку оно предполагает, что отношения между государством, ратифицировавшим новую Конвенцию, и государством, еще не сделавшим этого, не будут регулироваться какой-либо Конвенцией. Торговые партнеры, вероятно, будут ожидать друг от друга первого шага и, очевидно, будут задерживать ратификацию до тех пор, пока они не убедятся в том, что новая Конвенция получит широкое применение. Поэтому представляется неразумным включить в текст такое положение. Однако, если большинство делегаций выступит в пользу его включения, его делегация не будет возражать против этого.

9. Г-н ПОТОМИАНОС (Греция) говорит, что основной целью предлагаемой Конвенции является расширение обязательств и ответственности перевозчиков. Поэтому представляется, что одним из критериев, регулирующих вступление в силу, должно быть число государств занимающихся морскими перевозками, ратифицировавших Конвенцию. Соглашение, отвергнутое большим числом стран, на которые приходится значительный тоннаж мирового торгового флота, будет малополезным. И поэтому его делегация высказывается в пользу принципа, изложенного в альтернативе C документа Секретариата (A/CONF.89/6). Однако в случае необходимости она может поддержать альтернативу B. Цифры, которые надлежит включить в пункт 1, должны представлять собой цифры, предложенные представителем Японии.

10. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), отмечая, что прошло 54 года с момента подготовки Брюссельской конвенции, говорит, что нормы, регулирующие морскую перевозку грузов, необходимо пересмотреть в свете резолюции Генеральной Ассамблеи 3201 (S-VI) о Декларации об установлении нового международного экономического порядка. Цель предложения, представленного делегациями Бангладеш, Уганды и Индии, сводится к обеспечению того, чтобы новая Конвенция установила справедливый баланс между интересами грузоотправителей и перевозчиков. Если, как это имело место в соответствии с Брюссельской конвенцией, грузоотправители будут поставлены в менее благоприятное положение по сравнению с перевозчиками, новая Конвенция не будет полезной.

11. Предложение, соавтором которого является его делегация, основывается на альтернативе A. В соответствии с решением, принятым на третьем заседании Комитета, слова «принятие, утверждение» были включены в данный текст. В соответствии с

этим предложением для государства, становящегося Договаривающейся стороной Конвенции, Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев после сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, а не по истечении одного года, как это предлагается в альтернативе A. Авторы полагают, что соответствующее государство можно рассматривать как принявшее все положения Конвенции и выполнившее все формальности, требуемые в соответствии с внутренним правом для осуществления этих положений. Поэтому период в один год представляется слишком большим. Пункт 3 предложения трех стран соответствует проекту статьи [3].

12. Ссылаясь на предложение делегации Японии (A/CONF.89/C.2/L.12), которое составлено по образцу аналогичного положения, содержащегося в Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций, он говорит, что положение, содержащееся в Кодексе, было принято в особом порядке. В Конвенции 1976 года об ограничении ответственности по морским протестам вступление в силу зависит лишь от числа государств, ратифицировавших Конвенцию, и это число было установлено на уровне 12.

13. Он согласен с представителем Швеции в отношении того, что положение, приведенное в альтернативах X и Y, не должно быть включено в текст.

14. В заключение он говорит, что в отличие от проекта положения, обусловливающего вступление Конвенции в силу в зависимости либо от участия государств с определенной долей брутто-регистрового тоннажа мирового торгового флота, как это имеет место в альтернативах B и C, или от участия государств с определенной долей мировой морской торговли, как это имеет место в альтернативе D, Комитет должен выбрать более простой подход, поставив вступление в силу в зависимость от ратификации Конвенции 20 государствами.

15. Г-н ЕПЕС (Венесуэла) выражает общую поддержку предложения, внесенного делегациями Бангладеш, Индии и Уганды, которое учитывает принцип равенства государств — членов Организации Объединенных Наций. Однако он предлагает заменить пункт 1 этого текста текстом соответствующего положения в альтернативе A документа A/CONF.89/6 в связи с тем, что не все месяцы равны 30 дням.

16. Г-н ПАЛЛНА (Югославия) подчеркивает как необходимость обеспечения общей поддержки новой Конвенции, так и необходимость избежания такой ситуации, в которой одновременно будут применяться два различных режима. Что касается вступления в силу новой Конвенции, то его делегация поддерживает положения, аналогичные положениям, содержашимся в Лондонской конвенции 1976 года об ограничении ответственности по морским протестам, и поддерживает предложение Бангладеш и Уганды (A/CONF.89/C.2/L.15), которое позволяет избежать дискриминации, основывающейся на тоннаже и/или торговле.

17. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) говорит, что момент, в который разрабатываемые в настоящее время в Первом комитете правила вступят в силу, будет в значительной степени зависеть от решения, принятого в отношении рассматриваемого проекта статьи. По мнению ее делегации, почти невозможно будет разработать формулу, которая должным образом отразила бы все соответствующие интересы. Поэтому предпочтительно сохранить простой критерий, основывающийся на числе государств, ратифицировавших, принявших, утвердивших Конвенцию или присоединившихся к ней. В этой связи она говорит, что ее делегация может принять количество, равное 20, предложенное Бангладеш, Индией и Угандой.

18. Ее делегация в целом согласна с подходом, используемым авторами данного предложения, но сталкивается с незначительными трудностями в связи с некоторыми моментами. Во-первых, отсутствие положения, предусматривающего, что государства, ратифицирующие новую Конвенцию, должны объявить недействительными те обязательства, которые они, возможно, имеют в соответствии с Гаагскими и Висбайскими правилами, несомненно, вызовет много трудностей и споров. Во-вторых, по соображениям административного характера, предложенный Бангладеш, Индией и Угандой тридцатидневный срок является слишком коротким. Ее делегация считает, что необходимо предусмотреть более длительный срок. В-третьих, в свете замечаний представителя Венесуэлы оратор поддерживает предложение о необходимости сделать ссылку на первый день месяца. Кроме того, она не видит оснований для установления более длительного срока, предшествующего вступлению Конвенции в силу, для государств, на которые делается ссылка в пункте 2, по сравнению с государствами, о которых идет речь в пункте 1; по ее мнению, в пункте 2 и в пункте 1 должен быть указан одинаковый срок. И наконец, она говорит, что пункт 3 вызовет определенные трудности, если только в него не будет включено положение, аналогичное положениям альтернативных вариантов X и Y.

19. Г-н НИАНГ (Сенегал) говорит, что его делегация, которая первоначально была склонна поддержать альтернативный вариант Секретариата D, в настоящее время желала бы заявить о своей поддержке как критерия, основанного на «числе государств» в целом, так и предложенного в документе A/CONF.89/C.2/L.15 конкретного числа, равного 20. Предложенные Секретариатом альтернативные варианты B и C являются неудовлетворительными, поскольку принятие любого из них может привести к тому, что новая Конвенция не будет применяться даже в случае ее ратификации значительной частью государств, входящих в международное сообщество.

20. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) говорит, что в данный момент он прокомментирует лишь положения, касающиеся собственно вступления в силу, хотя в представленных Секретариатом альтернативных вариантах X и Y и затрагивается

ряд важных вопросов, которые в должное время потребуют тщательного рассмотрения.

21. Одной из наиболее важных задач настоящей Конвенции является оперативная замена Гаагских правил и Брюссельской конвенции 1924 года. Если критерии, регулирующие вступление в силу, не будут способствовать выполнению данной задачи, одновременное существование более чем одного ряда правил, применяемых к морской перевозке грузов, приведет к спору и путанице в области международных морских перевозок. По его мнению, из всех предложений, представленных на рассмотрение Комитета, лишь предложение Японии и Франции позволят выполнить эту задачу. Его делегация отдает предпочтение предложению Японии, в котором учитывается как число государств, ратифицировавших Конвенцию, так и критерий тоннажа. Она будет готова также рассмотреть альтернативный вариант секретариата D, который в отличие от альтернативного варианта A обеспечит эффективную замену существующих правил новой Конвенцией. Положение, предусматривающее ратификацию 20 государствами в качестве единственного критерия вступления в силу, будет недостаточным, поскольку преждевременное вступление настоящей Конвенции в силу приведет к упомянутым им путанице и спору.

22. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что Группа 77 в целом и его делегация в частности не поддерживают альтернативного варианта D. Кроме того, как альтернативный вариант B, на котором основано предложение Японии (A/CONF.89/C.2/L.12), так и альтернативный вариант C, на котором основано предложение Франции (A/CONF.89/C.2/L.16), являются дискриминационными, поскольку они вводят критерии, применение которых в вопросе вступления настоящей Конвенции в силу будет придавать одним государствам более веса, чем другим. С другой стороны, альтернативный вариант A с поправками, внесенными в него Бангладеш, Индией и Угандой, согласуется с пятым пунктом преамбулы резолюции 31/100 Генеральной Ассамблеи и учитывает интересы всех сторон морской перевозки грузов.

23. Г-н АРРЕБОЛА (Куба) поддерживает предложение Бангладеш, Индии и Уганды, которое соблюдает принцип равенства государств и обеспечивает скорейшее вступление в силу Конвенции.

24. Г-н ХАРУН (Пакистан) говорит, что, хотя некоторые основания для принятия положений пункта 1 статьи 49 Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций, на которых основано предложение Японии, возможно, и имелись, никакого основания для включения аналогичного положения в рассматриваемую в настоящее время Конвенцию не существует. Его делегация поддерживает предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.2/L.15, которое устанавливает необходимое равновесие между интересами всех участвующих сторон.

25. Г-н ХАЬДУЖИ (Заир) подчеркивает необходимость обеспечения скорейшего вступления в силу настоящей Конвенции с учетом различных интересов, о которых идет речь. Его делегация выступает за установление единого критерия, а именно критерия, основанного на числе государств, передавших на хранение ратификационные грамоты, и она может поддержать предложение Бангладеш, Индии и Уганды. Необходимо уделить внимание юридической проблеме, упомянутой представителем Норвегии, которую, возможно, удастся урегулировать путем включения в данный проект статьи дополнительного пункта, которым, однако, не обязательно должен быть альтернативный вариант X или альтернативный вариант Y.

26. Г-н КАНТЭН (Канада) говорит, что введение критерия вступления в силу Конвенции, основанного исключительно на числе государств, ратифицировавших Конвенцию, таит в себе опасность того, что данная Конвенция вступит в силу без какого-либо реального значения с точки зрения мирового судоходства, торговых сделок и международных морских перевозок. Требуется весьма большое число ратификаций, но даже в этом случае поставленные цели могут быть не достигнуты. В данный момент его делегация не может внести какого-либо конкретного предложения, но считает, что альтернативный вариант D имеет существенное преимущество. В пункте 1 этого текста можно было бы указать 15 или 20 государств-членов или 25 процентов. Основные положения Брюссельской конвенции 1924 года являются составной частью внутреннего законодательства Канады, но Канада не ратифицировала эту Конвенцию; поэтому его делегация не считает необходимым комментировать альтернативные варианты X и Y.

27. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что в ходе обсуждения скорейшее вступление в силу, равенство наций и равновесие между интересами грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей были упомянуты в качестве трех критериев, которые следует учитывать в связи с положениями, касающимися вступления Конвенции в силу. Несколько делегаций, очевидно, придерживаются того мнения, что простая процедура, учитывающая лишь число государств, ратифицировавших Конвенцию, позволит удовлетворить требованиям всех этих критериев. По его мнению, делегации, предлагающие установить критерий, основанный на числе государств, равном 20, должны доказать, что их предложение на самом деле будет гарантировать соблюдение интересов всех сторон. Его делегация воздержится от дальнейших комментариев в отношении числа до тех пор, пока не будут даны некоторые пояснения по этому вопросу. В предложениях Японии и Франции учитывается необходимость установления равновесия между различными интересами, хотя и пределы, устанавливаемые в предложении Японии, возможно, являются слишком высокими, в то время как пределы, устанавливаемые в предложении Франции, являются слишком низкими.

28. Г-н РОТ (Федеративная Республика Германии)

говорит, что если вступление Конвенции в силу будет поставлено в зависимость от достаточно большого числа ратификаций, то, возможно, не потребуется установить какое-либо другое условие, однако предложенное в документе A/CONF.89/C.2/L.15 число государств, равное 20, является слишком небольшим. Задача заключается в том, чтобы обеспечить вступление Конвенции в силу лишь в том случае, если она получит международное признание, и в том, чтобы не допустить положение, при котором небольшое число государств явится достаточным для вступления новой Конвенции в силу, в результате чего будут одновременно существовать различные виды конвенций и систем ответственности. Это скорее усложнит, чем упростит международную торговлю.

29. Поэтому в случае сохранения положения о 20 ратификациях он выступает за предусмотрение дополнительного критерия, который может быть основан на тоннаже, как это предлагает сделать представитель Японии, или положения, аналогичного альтернативному варианту D, основанному на объеме морской торговли; он может поддержать любое из этих предложений.

30. Г-н КАРО (Франция) говорит, что его делегация внесла предложение, содержащееся в документе, с целью изыскания компромиссного варианта. Многие делегации подчеркивали значение разработки текста Конвенции, приемлемой для всего международного сообщества, которая вступила бы в силу в кратчайший срок и не приводила бы к одновременному существованию нескольких конкурирующих режимов, регулирующих международную морскую перевозку груза. Наиболее эффективным способом выполнения этих задач могла бы явиться процедура, сочетающая число государств, ратифицировавших Конвенцию, с разумным показателем тоннажа. В настоящее время Первый комитет прилагает силы к тому, чтобы разработать комплексный подход, на основе которого можно было бы достичь широкого согласия, и он не уверен в том, что процедура, предлагаемая его делегацией, будет способствовать такому комплексному решению.

31. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) говорит, что в принципе он согласен с предложением, представленным Бангладеш, Индией и Угандой, хотя оно и может вызвать ряд практических проблем. Он в принципе возражает против положения, ставящего вступление настоящей Конвенции в силу в зависимость от тоннажа, поскольку фактически оно предоставит морским государствам право вето. Цель должна заключаться в обеспечении равновесия между интересами судовладельцев, грузоотправителей и перевозчиков; существуют различные способы разработки процедуры, направленной на обеспечение соответствующего равновесия, но все эти способы являются сложными, а некоторые из них потребуют использования данных торговой статистики, которые не всегда являются надежными. Поэтому ему кажется, что положение о вступлении Конвенции в силу должно быть основано на числе полученных ратификационных грамот, и он считает, что в этой связи целесообразно установить число, равное 20.

32. Положение, аналогичное положениям, сформулированным Секретариатом в альтернативных вариантах X и Y в документе A/CONF.89/6, имеет первостепенное значение; обязательства, предусматриваемые новой Конвенцией, будут весьма существенно отличаться от обязательств, предусмотренных в Брюссельской конвенции 1924 года, и поэтому каждому государству, присоединяющемуся к новой Конвенции, придется отказаться от применения Гаагских правил. Настоящая Конвенция должна предусматривать четкое обязательство в этом отношении.

33. Указание одного года в пункте 1 альтернативного варианта A, а также в пункте 2 является целесообразным, поскольку для принятия необходимых мер правительствам, а также организациям, занимающимся морскими перевозками, потребуется по меньшей мере один год.

34. В целом он согласен с предложением, представленным Бангладеш, Индией и Угандой (A/CONF.89/C.2/L.15), но считает, что в пункте 2 следует указать срок продолжительностью 12 месяцев и что необходимо добавить пункт, в котором четко указывалось бы, что государства, присоединяющиеся к новой Конвенции, должны отказаться от применения Брюссельской конвенции и Протокола.

35. Г-н КХУ (Сингапур) присоединяется к замечаниям представителя Австралии и высказывает то оптимистическое мнение, что Конференция разработает Конвенцию, которая получит признание большинства государств. Он не считает, что критерий вступления Конвенции в силу, предполагающий сдачу 20 ратификационных грамот, устанавливает необоснованно низкое число; для вступления в силу Висбайских правил 1968 года необходимо было лишь 10 ратификационных грамот, но даже в этом случае прошло почти 10 лет, прежде чем они вступили в силу. Кроме того, опыт применения Кодекса поведения линейных конференций свидетельствует о том, что указание числа государств и тоннажа, необходимых для вступления данного Кодекса в силу, является непрактичным решением.

36. Поэтому он поддерживает предложение, представленное Бангладеш, Индией и Угандой, в качестве основного текста, в который можно внести усовершенствования, аналогичные, например, тем, которые были предложены Норвегией. Он соглашается с тем, что государствам, присоединяющимся к данной Конвенции, необходимо отказаться от применения Гаагских правил, и поэтому поддерживает предложение о включении в Конвенцию текста, аналогичного альтернативным вариантам X и Y.

37. Г-н КЕЛЛЕР (Либерия) присоединяется к предложению Японии (A/CONF.89/C.2/L.12), которое, как представляется с учетом различных соображений, высказанных в ходе дискуссии, является более справедливым вариантом. Любые условия вступле-

ния Конвенции в силу, не учитывающие тоннаж или торговлю, будут нереалистичными.

38. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что различные альтернативные варианты, предложенные в проектах положений, касающихся осуществления Конвенции (A/CONF.89/6), вводят различные критерии вступления Конвенции в силу, но первостепенная задача заключается в разработке Конвенции, которая была бы справедливой с точки зрения всех заинтересованных сторон. Если Первому комитету удастся разработать комплексное решение, приемлемое как для развивающихся стран, так и для перевозчиков и судовладельцев, то предлагаемое число ратификаций, равное 20, будет, несомненно, включать ряд стран, располагающих торговым флотом. Он согласен с тем, что прежде, чем брать на себя обязательства по этой новой Конвенции, государства должны отказаться от своих обязательств, вытекающих из предыдущих конвенций. Что касается различных процедур, которые предлагается использовать для достижения этой цели, то он отдает предпочтение решению, содержащемуся в подстрочном примечании 16 к альтернативному варианту Y документа A/CONF.89/6, хотя оно и может быть сформулировано иначе.

39. Г-н КАНГ (Корейская Республика) говорит, что он поддерживает предложение Бангладеш, Индии и Уганды по соображениям, высказанным рядом предыдущих ораторов, а также потому, что оно, как представляется, является наиболее перспективным с точки зрения обеспечения скорейшего применения настоящей Конвенции. Аналогичным образом он присоединяется к предложению представителя Австралии.

40. Г-н ДЖОМАРД (Ирак) напоминает о содержащемся в статье 3 проекта конвенции положении о том, что при толковании и применении ее положений следует учитывать ее международный характер и необходимость установления единообразия. С учетом этого положения и предложений, высказанных представителями Филиппин, Индии и других стран, он поддерживает предложение, внесенное Бангладеш, Индией и Угандой.

41. Г-н МУЧУИ (Кения) отмечает широко распространенное мнение, что Гаагские правила представляют большие преимущества морским государствам и что поэтому существует необходимость обеспечения того, чтобы новая Конвенция устанавливала равновесие между интересами перевозчиков, судовладельцев и грузополучателей. Он согласен с тем, что нежелательно вводить двойной критерий в отношении вступления Конвенции в силу, и разделяет мнение представителя Австралии в том, что использование в отношении вступления Конвенции в силу процедуры, основанной на принадлежащем государству, подписавшему ее, тоннаже морских судов, будет означать предоставление морским государствам возможности не допустить вступления проекта конвенции в силу, в результате чего они будут продолжать применять Гаагские правила. Исходя из этих соображений, он поддерживает предложение, внесенное Бангладеш, Индией и Угандой.

42. Г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне) говорит, что он поддерживает альтернативный вариант А Секретариата. Для скорейшего вступления Конвенции в силу требуется простая процедура. Поэтому вступление в силу должно зависеть лишь от числа сданных на хранение ратификационных грамот, и он считает, что 20 государств является разумным числом в этом отношении; таким образом, он поддерживает также поправку, внесенную Бангладеш, Индией и Угандой.

Заседание закрывается в 12 час. 15 мин.

5-е заседание

Пятница, 17 марта 1978 года, 10 час. 50 мин.

Председатель: г-н Д. ПОПОВ (Болгария).

A/CONF.89/C.2/SR.5

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*) (A/CONF.89/6 и Add.1 и 2, A/CONF.89/C.2/L.2, L.12, L.15, L.16, L.18)

Статья [6]. Вступление в силу (продолжение)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету продолжить рассмотрение проекта статьи [6] «Вступление в силу» совместно с поправками к ней, предложенными Индонезией, Японией, Бангладеш, Индией, Угандой, Францией и Австралией (A/CONF.89/C.2/L.2, L.12, L.15, L.16 и L.18). Он обращает также внимание на вариант проекта статьи «Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение» в том виде, в каком он был передан в Редакционный комитет (A/CONF.89/DC/L.3).

2. Г-н де БРУИН (Нидерланды) говорит, что формулировка приемлемых положений относительно вступления в силу Конвенции будет зависеть от решений, которые еще надлежит принять в Первом

комитете. Поэтому он предлагает Второму комитету отложить обсуждение проекта статьи «Вступление в силу» как такового, хотя считает возможным продолжить обсуждение положения о денонсации Брюссельской конвенции, что является отдельным вопросом (A/CONF.89/6, альтернативы X и Y и примечание 16, которое Комитет принял решение обозначить альтернативой Z).

3. Г-н КАРО (Франция), г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки), г-н ПОТОМИАНОС (Греция) и г-н ГЕЙРОС (Бразилия) выразили аналогичное мнение.

4. *Предложение принимается.*

5. Г-н де БРУИН (Нидерланды) предлагает на начальной стадии ограничиться обсуждением вопроса о приемлемости для делегаций в принципе такого положения, при котором государства, которые становятся участниками новой Конвенции и которые являются участниками Брюссельской конвенции 1924 года и Протокола 1968 года, должны денонсировать ранее принятый документ. Решив этот вопрос, Комитет сможет продолжить обсуждение более технического вопроса относительно вступления в силу новой Конвенции с одновременной денонсацией старой.

6. *Предложение принимается.*

7. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) говорит, что цель различных альтернативных формулировок положений, касающихся вступления в силу предлагаемой новой Конвенции, состоит в том, чтобы обеспечить, чтобы государства, которые становятся участниками этой Конвенции, денонсировали Брюссельскую конвенцию и Протокол и чтобы их денонсации вступали в силу одновременно с вступлением в силу новой Конвенции. Нет обязательной необходимости в том, чтобы включать такое положение в Конвенцию, поскольку на любое государство можно рассчитывать, что оно, безусловно, обеспечит такое положение, при котором оно не будет являться участником противоречивых конвенций. Тем не менее меры, предложенные в проекте статьи, направлены на регулирование сложной ситуации, которая возникнет в случае замены предыдущих соглашений новой Конвенцией, и включение данного положения даст всем подписавшим его государствам определенную степень уверенности относительно характера предложенных мер; поэтому он поддерживает включение в проект конвенции положений, соответствующих тем, которые предложены в альтернативах X, Y и Z.

8. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки), г-н де БРУИН (Нидерланды), г-н ГЕЙРОС (Бразилия), г-н БЕЛЛАМИ (Австралия), г-жа ЧИАХ (Малайзия), г-н ХАБДУЖИ (Заир), г-н МУЧУИ (Кения), г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне), г-н ФАХИМ (Египет), г-н ДУМБА (Уганда), г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика), г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), г-н НИАНГ (Сенегал), г-н КЕЛЛЕР (Либерия), г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), г-н ЧИБОЙА-СУАМИ (Габон) и г-жа ДЗАНЕ (Гана) выражают согласие с принципом включения в проект статьи положений, соответствующих положениям, предлагаемым в альтернативах X, Y и Z.

9. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что он считает, что Комитет в целом принимает этот принцип.

10. *Предложение принимается.*

11. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что теперь необходимо решить вопрос о том, какой из предложенных альтернативных вариантов X, Y или Z является наиболее приемлемым.

12. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия), отмечая, что в отношении альтернативы Z пока еще не было официально предложено какого-либо текста, выражает мнение о том, что следует предложить всем делегациям, предпочитающим эту альтернативу, представить Комитету текст на рассмотрение.

13. Г-н ФАХИМ (Египет) говорит, что его делегация выступает за положение, соответствующее предлагаемой альтернативе Z.

14. Г-н КАРО (Франция) говорит, что его делегация также выступает за положение, соответствующее предлагаемой альтернативе Z. Однако если большинство поддержит альтернативу X или Y, его делегация не будет возражать.

15. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) выражает мнение о том, что, поскольку Комитет принял принцип включения в Конвенцию положения, соответствующего этим альтернативам, осталось только разработать приемлемую формулу для выражения этого принципа. Этот вопрос, возможно, следует передать в Редакционный комитет.

16. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) выражает согласие с представителем Соединенного Королевства. Очевидно, следует учредить Рабочую группу Комитета для выработки приемлемого текста.

17. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что его делегация не может согласиться со вторым предложением первого пункта альтернативы X. Она не может также поддержать альтернативу Y, которая не учитывает процедуру денонсации Брюссельской конвенции, установленную в этой Конвенции. Поэтому он подготовил текст альтернативы Z. Он зачитывает текст и говорит, что этот текст будет своевременно распространен в письменной форме к следующему заседанию Комитета[1].

18. Г-н НАРВАЕС (Эквадор) и г-н МУЧУИ (Кения) говорят, что их делегации не могут принять решения в отношении предложения Бразилии, пока оно не будет распространено в письменной форме.

19. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) предлагает учредить Рабочую группу для выработки текста, который должен быть представлен Комите-

[1] Впоследствии распространен в качестве документа A/CONF. 89/C.2/L.20.

ту на следующем заседании, и г-н де БРУИН (Нидерланды), г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) и г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) присоединяются к этому предложению.

20. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что он не возражает против создания Рабочей группы однако, поскольку Комитет не обсудил различные альтернативы, он хотел бы знать, на основе какого из альтернативных вариантов будет основан текст Рабочей группы.

21. Г-н КЕЛЛЕР (Либерия), отмечая, что большинство делегаций, по-видимому, выступает за альтернативу Z, задает вопрос о том, будет ли деятельность Рабочей группы основана только на этой альтернативе.

22. Г-н ВИЛЬСОН (Нигерия) выражает мнение о том, что не следует учреждать Рабочую группу до того, пока бразильское предложение не будет распространено в письменной форме. Его делегация, возможно, предложит некоторые поправки.

23. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что многие делегации, по-видимому, выступают за альтернативу Z. Предложение Бразилии будет распространено в письменной форме своевременно к следующему заседанию Комитета. После того как это предложение будет представлено делегациям, они смогут решить, следует ли создавать Рабочую группу.

Заседание закрывается в 12 час. 10 мин.

6-е заседание

Понедельник, 20 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

Председатель: г-н Д. ПОПОВ (Болгария).

A/CONF.89/C.2/SR.6

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*) (A/CONF.89/6 и Add.1 и 2, A/CONF.89/C.2/L.20, L.21).

Статья [6]. Вступление в силу (продолжение)

1. *Было решено, что до распространения на всех рабочих языках предложения Австралии в отношении новой статьи «Денонсация других конвенций» рассмотрение статьи [6] и связанного с ней предложения Бразилии в отношении новой альтернативы Z будет отложено до более позднего этапа.*

Статья [7]. Внутренние перевозки

2. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) считает, что международное сообщество не должно вмешиваться в меры, принимаемые каким-либо государством на национальном уровне. Поэтому, по мнению ее делегации, положение проекта статьи [7] не входит в сферу применения международного соглашения и необходимо разъяснить причины ее включения.

3. Г-н де БРУИН (Нидерланды), соглашаясь с предыдущим оратором, говорит, что было бы нежелательно создавать прецедент, включив такую статью в новую Конвенцию.

4. Г-н ФАХИМ (Египет) считает, что эту статью следует исключить, если только не будет приведено четких причин, оправдывающих ее включение.

5. Г-н ЕПЕС (Венесуэла), выражая согласие с представителем Норвегии, говорит, что он готов поддержать официальное предложение об исключении этого проекта статьи.

6. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия), отвечая на вопрос ПРЕДСЕДАТЕЛЯ, говорит, что цель этого проекта статьи заключается в том, чтобы к внутренним перевозкам можно было бы применять те же нормы, что и к международным морским перевозкам. Хотя унитарные государства, возможно, не будут встречаться с какими-либо трудностями при обеспечении такого единообразного применения, существует по меньшей мере одно федеративное государство, перед которым стоят конституционные проблемы в этом отношении. Именно по этой причине Австралия первоначально стремилась к включению в новую Конвенцию рассматриваемого положения, однако его правительство больше не настаивает на сохранении этой статьи, и его делегация не будет ни поддерживать ее исключение, ни возражать против нее.

7. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) говорит, что необходимы дальнейшие разъяснения в отношении преимуществ или недостатков этого проекта статьи. Если это положение будет полезным для некоторых государств, он не видит причин для ее исключения.

8. Г-н МУССО (Перу) разделяет точку зрения, выраженную представителем Норвегии. Поскольку представитель Австралии не возражает против исключения этого проекта статьи, нет необходимости продолжать дискуссию.

9. Г-н МАРТИНЕС МОРСИЛЬО (Испания) говорит, что путем внесения поправки к этой статье

можно было бы учесть как желание Австралии включить такое положение, так и озабоченность, выраженную представителем Норвегии.

10. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) полностью поддерживает замечания представителя Норвегии. Абсолютно ясно, что любое государство может свободно применять нормы новой Конвенции к внутренней перевозке, если оно того желает, однако ясно также то, что такое положение никоим образом не может быть обязательным.

11. Г-н ХАБДУЖИ (Заир) говорит, что в конституцию его страны, как и в конституции многих других стран, включено положение о том, что национальное законодательство должно соответствовать международным обязательствам, принятым по договорам; он не видит причин для включения проекта статьи в отношении внутренней перевозки.

12. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что в его стране договорные обязательства также становятся частью национального законодательства, однако тем не менее он не видит оснований для исключения положения, которое могло бы стать полезным руководством для государств, не имеющих положений об автоматическом согласовании внутреннего законодательства с договорными обязательствами.

13. Г-н КЕЛЛЕР (Либерия) говорит, что не существует причин, по которым какое-либо суверенное государство не может применять Конвенцию согласно своему национальному законодательству; несомненно, что государствам, желающим применять Конвенцию, нет необходимости получать разрешение на это от Организации Объединенных Наций. Поэтому он возражает против включения этой статьи, которое, по его мнению, может создать нежелательный прецедент.

14. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) указывает, что этот проект статьи не является обязательным; если бы он был обязательным, то это было бы вмешательством во внутренние дела. Цель используемой формулировки заключается лишь в достижении определенного единообразия применения. Он задает вопрос о том, должны ли государства, желающие утвердить принципы Конвенции в своем национальном законодательстве, получить разрешение Генерального секретаря. Если это так, то он выступает за сохранение проекта статьи.

15. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) говорит, что его делегация выражает озабоченность в связи с предположениями, которые, по-видимому, делаются многими представителями в отношении полномочий других государств, особенно федеративных государств. Полномочия многих государств подпадают под конституционные ограничения, и в конкретных случаях государствам может потребоваться включать в международные конвенции специальные положения для облегчения применения этих конвенций. Хотя его делегация не настаивает на сохранении данного обсуждаемого положения, могут существовать другие случаи, в которых могут потребоваться специальные оговорки, с тем чтобы оказать помощь конкретным странам, испытывающим трудности конституционного характера в некоторых областях.

16. Г-н СЛОАН (представитель Генерального секретаря) говорит, что государствам не потребуется получать разрешение от Организации Объединенных Наций на применение Конвенции, поскольку этот вопрос входит в компетенцию государства.

17. Роль Секретариата в формулировании этой статьи разъясняется в сноске 18 документа A/CONF. 89/6. Эта статья была оставлена в тексте, поскольку, по мнению Секретариата, хотя большинству государств безразлично, включать или исключать эту статью, для других государств она может оказаться полезной, например для государств с федеральной структурой.

18. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в свете выраженных мнений он считает, что Комитет согласен исключить проект статьи [7] «Внутренние перевозки».

19. *Предложение принимается.*

Статья [6]. Вступление в силу (продолжение)

20. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету возобновить рассмотрение статьи [6] и в дополнение к этому рассмотреть предложения Бразилии (A/CONF.89/C.2/L.20) и Австралии (A/CONF. 89/C.2/L.21).

21. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что новая альтернатива Z, предложенная его делегацией, по существу в значительной степени основана на сноске 16 в документе A/CONF.89/6; пункт 2 предложения его делегации расширяет текст, с тем чтобы охватить Протокол 1968 года. Он считает, что Комитету прежде всего следует в принципе решить, желает ли он утвердить альтернативу X или Y или же альтернативу Z, предложенную его делегацией.

22. Г-н КАРО (Франция) говорит, что в целом он предпочел бы альтернативу Z, однако эти три альтернативных варианта по существу являются аналогичными, и во всех из них содержится идея об автоматической денонсации Брюссельской конвенции 1924 года с изменениями Протокола 1968 года. Поэтому после денонсации единственной Конвенцией, регулирующей международные отношения в области морских перевозок грузов, будет Гамбургская конвенция 1978 года. Он хотел бы знать, целесообразно ли включать такое положение об автоматической денонсации, когда 80 государств ратифицировали Конвенцию 1924 года и 10 государств ратифицировали Протокол. Ему не ясно, каким будет положение в случае возникновения спора между стороной новой Конвенции 1978 года и стороной Конвенции 1924 года, однако представляется, что существует некоторая опасность того, что ввиду практических проблем, которые, вероятно, возникнут, некоторые страны, возможно, отложат ратификацию Конвенции 1978 года до того, пока они не убедятся, что достаточное число их торговых партнеров ратифи-

цировало ее. Он не понимает, почему были представлены эти три альтернативных варианта, столь незначительно отличающихся друг от друга, поскольку в международном законодательстве в области морских перевозок не существует такого прецедента.

23. Г-н де БРУИН (Нидерланды) говорит, что на предыдущем заседании Комитет уже решил принять принцип, содержащийся в альтернативах X, Y и Z.

24. Г-н ДИТС (Секретарь Комитета) соглашается с тем, что такое решение было принято, хотя, несомненно, Комитет всегда может пересмотреть его. В ответ на вопрос представителя Франции он разъясняет, что, предлагая эти альтернативы, Секретариат преследовал цель устранить такое положение, при котором в результате недосмотра государства становятся связанными двумя противоречащими друг другу конвенциями по одному и тому же вопросу. Он считает, что споры, которые возникнут после вступления в силу Конвенции 1978 года, будут регулироваться в соответствии с нормами международного частного права.

25. Г-н КАРО (Франция) говорит, что он по-прежнему опасается, что автоматическая денонсация приведет не к унификации, а к путанице в международных отношениях и что в результате этого многие государства будут склонны отложить ратификацию. В предыдущих международных конвенциях не содержится положение об автоматической денонсации. Тем не менее, если большинство делегаций сочтет, что этот принцип следует установить, он возражать не будет.

26. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что обычной практикой является денонсация государством, присоединяющимся к какой-либо новой конвенции, любых предыдущих конвенций по тому же вопросу, стороной которых оно являлось. Он не думает, что может быть много случаев, когда какое-либо государство в результате недосмотра будет связанным двумя противоречащими друг другу конвенциями.

27. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) указывает, что цель новой Конвенции заключается в замене Брюссельской конвенции 1924 года. Он ссылается на пункты 1 и 2 статьи 30 Венской конвенции о праве договоров, которые регулируют вопрос о применении последующих договоров, относящихся к тому же вопросу. В интересах всех сторон было бы включить в новую Конвенцию положения, налагающие на государства — стороны новой Конвенции обязательство денонсировать Брюссельскую конвенцию 1924 года и Протокол 1968 года. Всесторонняя новая статья «Денонсация других конвенций», предложенная Австралией (A/CONF.89/C.2/L.21), которую поддерживает индийская делегация, налагает такое обязательство на государства-стороны, и поэтому ее следует включить в новую Конвенцию.

28. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) говорит, что его делегация предложила новую статью вместо включения дополнительного положения в статью «Вступление в силу» для упрощения работы.

29. Насколько он помнит, Комитет принял решение о том, что новая Конвенция должна содержать положение, требующее от государств, являющихся сторонами Брюссельской конвенции, денонсировать эту Конвенцию после того, как они становятся сторонами новой Конвенции, а также то, что денонсация Брюссельской конвенции должна осуществляться одновременно со вступлением в силу новой Конвенции. Поэтому необходимо обеспечить, чтобы положение о денонсации, включенное в новую Конвенцию, учитывало положения о денонсации, содержащиеся в Брюссельской конвенции и Протоколе 1968 года. В этих документах предусматривается, что денонсация вступает в силу через один год после получения правительством Бельгии уведомления о денонсации. В бразильском предложении в отношении альтернативы Z это требование, по-видимому, не учитывается, поскольку в нем предусматривается, что уведомления о денонсации должны направляться правительству Бельгии сразу же после получения их депозитарием новой Конвенции. По существу произойдет то, что по получении таких уведомлений правительством Бельгии начнет истекать этот годичный срок; тем не менее нет никаких гарантий в том, что по окончании этого годичного срока новая Конвенция вступит в силу. Поэтому в течение определенного периода на некоторые государства не будет распространяться ни Брюссельская конвенция и Протокол 1968 года, ни новая Конвенция. С целью устранения этой трудности его делегация предложила, чтобы депозитарий новой Конвенции не направлял уведомления о денонсации правительству Бельгии до того, пока не будет получено требуемое число документов о ратификации, утверждении, принятии или присоединении для вступления в силу новой Конвенции. Таким образом, годичный период денонсации, требуемый согласно Брюссельской конвенции, будет истекать одновременно с вступлением в силу новой Конвенции.

30. Пункт 2 предложения его делегации является чисто техническим положением, включенным для обеспечения того, чтобы государства не направляли депозитарию уведомление о денонсации в такой момент, когда депозитарий не сможет направить его правительству Бельгии в первый день месяца после его получения.

31. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что он готов объединить текст, предложенный его делегацией, с текстом, предложенным делегацией Австралии. Фактически последний является более подробным по сравнению с текстом Бразилии. Однако представляется, что между положениями пунктов 2 и 3 текста Австралии имеется некоторое несоответствие; согласно пункту 2 уведомления о денонсации будут направляться правительству Бельгии в первый день месяца, следующего за месяцем его получения депозитарием, тогда как в соответствии с пунктом 3 уведомления не будут направляться правительству Бельгии до тех пор, пока не будет получен двадцатый документ о ратификации, утверждении, принятии или присоединении. Видимо, тексты, представленные Бразилией и Австралией, следует передать в Редакционный комитет в целях их объединения;

Редакционный комитет должен также обратить внимание на противоречия в тексте, представленном Австралией, на которые он ссылался.

32. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отвечая на вопросы, поставленные различными делегациями, говорит, что, по его мнению, на своем предыдущем заседании (A/CONF.89/C.2/SR.5) Комитет принял решение о том, что принципы, сформулированные в альтернативах X, Y и Z, следует включить в новую Конвенцию; однако Комитет в целом не отдал предпочтения какой-либо одной из этих альтернатив. Далее, Комитет принял решение о том, что новая Конвенция должна содержать положение с требованием о том, чтобы договаривающиеся государства, являющиеся участниками Брюссельской конвенции 1924 года и Протокола 1968 года, денонсировали эти соглашения и что такая денонсация должна вступать в силу одновременно со вступлением в силу новой Конвенции.

33. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация разделяет мнение Председателя относительно событий, происшедших на предыдущем заседании. По мнению его делегации, которая внимательно изучила предложения, представленные Бразилией и Австралией, наилучшим способом решения проблемы является принятие альтернативы X или Y. Альтернатива сопряжена с рядом проблем. Во-первых, представляется более целесообразным то, что отдельные государства должны сами выполнять свои обязанности — то есть осознавать то, что они не могут одновременно являться участниками двух противоречивых конвенций, — а не обращаться к Организации Объединенных Наций с просьбой об установлении в их отношении такой ответственности. Во-вторых, существует трудность практического характера. Если уведомление о денонсации будет получено в Нью-Йорке, скажем, 30 марта, можно ли сказать с какой-либо долей определенности, что оно будет получено в Брюсселе в течение времени, определенного для денонсации, и вступит в силу одновременно со вступлением в силу новой Конвенции? В-третьих, альтернатива Z возложит ненужное бремя на Организацию Объединенных Наций. После вступления в силу новой Конвенции все государства, которые становятся ее сторонами, впоследствии будут знать дату ее вступления в силу в отношении их и могут послать свои собственные документы о денонсации в Брюссель с таким расчетом, чтобы денонсация вступила в силу одновременно со вступлением в силу Конвенции в отношении их.

34. Представляется возможным существование одной проблемы, касающейся альтернатив X или Y. Обычно государства решают вопрос о продлении срока денонсации договора за рамки срока, указанного в договоре, при условии, что другие договаривающиеся государства не возражают против этого. Эта идея не выражена в альтернативах X или Y. Однако по существу в этих альтернативах ответственность за денонсацию ранее заключенного договора возложена на само государство, а не на третью сторону. Поэтому его делегация может принять либо альтернативу X, либо альтернативу Y, однако отдает некоторое предпочтение альтернативе Y, потому что она сформулирована проще.

35. Г-н ХАБДУЖИ (Заир) говорит, что его делегация отдает предпочтение альтернативе Y, ибо она более четкая и простая. Он выражает свое согласие с представителем Соединенного Королевства в том, что само заинтересованное государство должно обеспечить такое положение, при котором оно не будет являться одновременно стороной двух противоречивых конвенций. Он также разделяет мнение представителя Бразилии относительно несоответствия между пунктами 2 и 3 предложения Австралии. Поэтому он предлагает Комитету сконцентрировать свое внимание на альтернативе Y.

36. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация также отдает предпочтение альтернативе Y.

37. Г-н ДУМБА (Уганда) говорит, что, по его мнению, на предыдущем заседании Комитета большинство делегаций отдавали предпочтение новой альтернативе Z. Тексты, предложенные Бразилией и Австралией, аналогичны во многих отношениях, однако последний сформулирован более четко, и поэтому его делегация поддерживает этот текст.

38. Г-н ЕПЕС (Венесуэла) говорит, что альтернатива Y является наиболее полной и соответствует аналогичным положениям других международных конвенций. Поэтому он предлагает принять альтернативу Y.

39. Г-н КЕЛЛЕР (Либерия), ссылаясь на пункт 3 предложения Австралии, спрашивает о том, было ли принято решение относительно того, что новая Конвенция вступит в силу после того, как 20 государств станут ее участниками.

40. Г-н де БРУИН (Нидерланды) одобряет замечания, высказанные представителем Соединенного Королевства. Его делегация поддержит альтернативу Y.

41. Г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне) говорит, что его делегация, тщательно изучив альтернативы в документе, подготовленном Секретариатом (A/CONF. 89/6), и тексты, подготовленные делегациями Австралии и Бразилии, поддерживает альтернативу Y.

42. Г-жа ЧИАХ (Малайзия), отмечая, что Комитет заинтересован в том, чтобы денонсация Брюссельской конвенции 1924 года была проведена в ускоренном порядке, предлагает передать предложение Бразилии и Австралии в Редакционный комитет с просьбой подготовить формулировку, которая обеспечит ускоренную денонсацию Конвенции 1924 года.

43. Г-н ГОРБАНОВ (Болгария) говорит, что по существу тексты предложений Бразилии и Австралии совпадают с текстом альтернативы Y. В любом случае основная цель заключается в обеспечении такого положения, при котором денонсация Брюс-

сельской конвенции 1924 года вступила бы в силу одновременно с вступлением в силу новой Конвенции. Его делегация удовлетворена альтернативой Y, которая сформулирована четко, и излагает меры, которые надлежит принять депозитарию новой Конвенции, с тем чтобы обеспечить денонсацию Конвенции 1924 года. Поэтому его делегация поддержит альтернативу Y.

Заседание закрывается в 18 час. 05 мин.

7-е заседание

Вторник, 21 марта 1978 года, 15 час. 15 мин.

Председатель: г-н Д. ПОПОВ (Болгария).

A/CONF.89/C.2/SR.7

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*) (A/CONF.89/6 и Add. 1 и 2, A/CONF.89/C.2/L.5, L.10—13, L.15—23, L.25)

Статья [6]. Вступление в силу (продолжение)

1. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) заявляет о снятии предложения Бразилии в отношении новой альтернативы Z (A/CONF.89/C.2/L.20). Его делегация поддержит предложение Австралии (A/CONF.89/C.2/L.21), однако она не будет иметь возражений, если большинство делегаций поддержит альтернативу Y в проекте Секретариата (A/CONF.89/6).

Статья [2]. Выполнение Конвенции (окончание)*

2. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ спрашивает, поддерживает ли какая-либо делегация сохранение статьи [2] «Выполнение Конвенции».

3. Г-н КАНТЭН (Канада) говорит, что его делегация не будет настаивать на сохранении статьи, если какое-либо федеративное государство не укажет, что эта статья действительно необходима.

4. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) заявляет, что его делегация не возражает в отношении исключения статьи [2].

5. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает, чтобы проект статьи [2] не являлся частью проекта конвенции.

6. *Предложение принимается.*

Статья [9]. Денонсация

7. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ спрашивает, имеет ли какая-либо делегация возражения в отношении проекта статьи [9] «Денонсация».

8. Г-н де БРУИН (Нидерланды) заявляет, что он не имеет возражений в отношении проекта статьи, однако предлагает после слова «в силу» в пункте 2 вставить слова «в первый день месяца» для того, чтобы государства могли координировать денонсацию данной Конвенции.

9. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) поддерживает предложение Нидерландов и предлагает далее, чтобы в данной статье предусматривался период в один год, который должен пройти между депонированием документов о денонсации и вступлением в силу денонсации.

10. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) заявляет о том, что он возражает против поправок, предложенных делегациями Нидерландов и Норвегии. Пункт 2 проекта статьи в его настоящей формулировке является достаточно гибким для того, чтобы государства могли координировать денонсацию. Положение, в силу которого денонсация может вступить в силу лишь в первый день месяца, может создать определенные трудности для некоторых государств.

11. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) отмечает, что ее делегация выдвинула свое предложение в чисто практических целях. Для государств было бы гораздо легче, если бы денонсация вступила в силу в первый день месяца. Если данное предложение вызывает определенные трудности для некоторых делегаций, то она готова снять его.

12. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия), г-н ХАБДУЖИ (Заир), г-н ПАВЕРА (Чехословакия) и г-н РОТ (Федеративная Республика Германии) поддерживают предложения представителей Нидерландов и Норвегии.

13. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает принять предложения, сделанные представителями Нидерландов и Норвегии.

14. *Предложение принимается.*

Статья [6]. Вступление в силу (продолжение)

15. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) говорит, что в отношении денонсации его делегация сначала поддержала альтернативу Y в проекте Секретариата (A/CONF.89/6). Однако при более глубоком размышлении она усомнилась в отношении того, достигнет ли данная альтернатива желаемых резуль-

* Возобновление работы 2-го заседания.

татов, в частности, в отношении совпадения денонсации Брюссельской конвенции 1924 года и Протокола 1968 года со вступлением в силу новой Конвенции. По мнению его делегации, государство, которое буквально интерпретирует положение, касающееся денонсации, в Конвенции 1924 года, не сможет гарантировать, что его денонсация этой Конвенции будет осуществлена одновременно со вступлением в силу для него новой Конвенции до тех пор, пока эта новая Конвенция не будет иметь силы. Поэтому такое государство не будет в состоянии содействовать тому, чтобы новая Конвенция вступила в силу. Тем не менее на предыдущем заседании представитель Соединенного Королевства предложил не истолковывать буквально требование, касающееся денонсации, в Конвенции 1924 года.

16. Цель предложения его делегации (A/CONF.89/C.2/L.21) состоит в том, чтобы проиллюстрировать одно из средств одновременного осуществления денонсации Брюссельской конвенции и вступления в силу новой Конвенции. Тем не менее, если большинство делегаций поддержит альтернативу Y, Австралия не будет иметь возражений.

17. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) подтверждает, что на предыдущем заседании он заявил о том, что, по его мнению, в международном праве то или иное государство может продлить период денонсации какого-либо договора за пределы тех сроков, которые установлены в нем, при том условии, что другие государства-участники не выдвигают возражений. В этой связи было бы интересно заслушать мнение Секретариата по данному вопросу.

18. Г-н КАНТЭН (Канада) отмечает, что его делегация отдаст предпочтение альтернативе Y, поскольку она является самой простой и оставляет максимальную свободу действий для заинтересованных стран. Прежде чем объявить о своем решении, его делегация изучила пункт 4 статьи 17 Конвенции об ограничении ответственности по искам, связанным с морскими перевозками (Лондон, 1976 год), в котором определены правовые последствия ратификации данной Конвенции для государств — участников Международной конвенции об ограничении ответственности владельцев морских судов (Брюссель, 1957 год) и Международной конвенции по унификации некоторых правил, касающихся ограничения ответственности владельцев морских судов (Брюссель, 1924 год). Положения о денонсации этих двух конвенций аналогичны положениям статьи 15 Брюссельской конвенции 1924 года по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, и статьи 14 Протокола 1968 года, однако авторы Конвенции 1976 года не сочли необходимым рассмотреть сложные положения о денонсации других конвенций или создать международную организацию, ответственную за выполнение государствами своих обязательств.

19. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) говорит, что задача Комитета состоит в выборе одной из предложенных альтернатив. В этой связи было бы интересно знать, пожелает ли Секретариат Организации Объединенных Наций взять на себя функции, необходимые для осуществления предложения Австралии, если оно будет принято.

20. В заключение она говорит о том, что не поняла аргументы, выдвинутые против альтернативы Y представителем Австралии.

21. Г-н РОТ (Федеративная Республика Германии) заявляет, что, учитывая комментарии представителя Соединенного Королевства, с которыми он выступил на предыдущем заседании, его делегация высказывается за альтернативу Y. Прежде всего государства должны рассматривать ее таким образом, чтобы они не стали сторонами одновременно двух противоречивых конвенций, и, кроме того, для его правительства было бы легче направить свой документ о денонсации непосредственно правительству Бельгии, чем через Организацию Объединенных Наций в Нью-Йорке.

22. Г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика) и г-н ТЕРАШИМА (Япония) поддерживают альтернативу Y.

23. Г-н ПЕР (Франция) говорит, что его делегация по-прежнему считает, что некоторые проблемы, возникающие из-за правового вакуума, созданного клаузулой о денонсации, не были рассмотрены с достаточным вниманием. Соответственно она сохраняет свою позицию в отношении обсуждаемых положений.

24. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) говорит, что его делегация, которая первоначально не считала необходимым какое-либо положение, соответствующее альтернативам X и Y, в настоящее время в принципе согласна, что такое положение может быть желательным. Изучив различные тексты, находящиеся на рассмотрении Комитета, она считает, что предложение Австралии является наиболее удовлетворительным. Однако она также будет готова принять и альтернативу Y.

25. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что было бы полезным заслушать комментарии Секретариата по различным текстам, находящимся на рассмотрении Комитета.

26. Г-н СЛОАН (представитель Генерального секретаря) заявляет, что Секретариат не должен выражать своего предпочтения. Тем не менее обе альтернативы X и Y являются удовлетворительными с правовой точки зрения. Вариант, который известен в качестве альтернативы Z, был включен в качестве примечания, поскольку было выражено мнение о том, что он является менее удовлетворительным. Договорная секция Правового отдела в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, с которой были проведены консультации о последствиях предложений Бразилии и Австралии в отношении альтернативы Z, отметила, что в отношении осуществления Генеральным секретарем функций, изложенных в этих предложениях, не

будет никаких трудностей. Правительство Бельгии, с которым были проведены консультации в качестве депозитария Брюссельской конвенции 1924 года, отметило, что процедура денонсации, предложенная делегациями Бразилии и Австралии, не вызовет никаких проблем при том условии, что уведомления о денонсации будут адресованы правительству Бельгии, а Секретариат Организации Объединенных Наций лишь передаст их.

27. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, проведя консультации с Комитетом, предлагает считать, что большинство делегаций поддерживает альтернативу Y.

28. *Предложение принимается.*

29. Г-н ХАБДУЖИ (Заир) говорит, что его делегация желала бы, чтобы проект альтернативы Y был переделан с тем, чтобы он полностью соответствовал формулировке и синтаксису статей [2], [3], [5] и [7]. Он зачитывает текст, который с согласия Комитета мог бы быть доведен до сведения Редакционного комитета.

30. Г-н РОТ (Федеративная Республика Германии) предлагает, чтобы Редакционный комитет рассмотрел вопрос о приемлемости сохранения слов «(Конвенция 1924 года)» в альтернативе Y. Было бы вполне достаточно сохранить полное название этой Конвенции, каким оно было ранее в данном положении.

31. Г-н ТЕРАШИМА (Япония), г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) и г-н ПАВЕРА (Чехословакия) считают, что альтернатива Y должна составлять отдельную статью, а не являться частью статьи, касающейся вступления в силу.

32. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает передать текст альтернативы Y вместе с замечаниями и предложениями, которые только что были сделаны, Редакционному комитету.

33. *Предложение принимается.*

34. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету подробнее рассмотреть положения, касающиеся вступления в силу, обсуждение которых было перенесено на пятое заседание.

35. Г-н де БРУИН (Нидерланды) считает, что было бы предпочтительно отложить обсуждение этих положений до тех пор, пока Первый комитет не примет соответствующих решений. Поэтому он предлагает Комитету рассмотреть проект статьи [8], касающейся смешанных перевозок.

36. Г-н ТЕРАШИМА (Япония), г-н ПЕР (Франция), г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство), г-н КЕЛЛЕР (Либерия) и г-н ПАЛЛНА (Югославия) поддерживают это предложение.

37. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ заявляет, что если никто не возражает, то он будет считать, что Комитет желает, чтобы дальнейшее обсуждение проекта статьи [6] было отложено.

38. *Предложение принимается.*

Статья [8]. Смешанные перевозки

39. Г-н КАНТЭН (Канада) отмечает, что его делегация до сих пор не имела возможности рассмотреть все поправки, представленные к проекту статьи [8], или провести неофициальные консультации по соответствующим вопросам.

40. Г-н ДРИСКОЛЛ (Соединенные Штаты Америки) заявляет, что его делегация находится в таком же положении.

41. Г-н ПЕР (Франция) считает, что обсуждение проекта статьи было бы облегчено, если бы Наблюдатель Центрального бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) имел возможность выступить с заявлением прежде, чем будут рассмотрены три альтернативы в проекте Секретариата и различные предложения, представленные делегациями.

42. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету обсудить проект статьи [8] без предвзятых мнений.

43. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) просит разъяснить выражение «без предвзятых мнений». Если под ним подразумеваются результаты неофициальных консультаций, которые проводятся в настоящее время, то он весьма сомневается, одобрит ли Группа 77 статью о смешанных перевозках, которая включается в документ, разрабатываемый в настоящее время.

44. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отвечает, что речь идет только о том, чтобы более полно использовать время, которым располагает Комитет.

45. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) заявляет, что делегации, которые имеют предложения в отношении положений, касающихся смешанных перевозок, могут выступить с ними.

46. Г-н ПЕР (Франция) считает, что было бы логичным как можно скорее заслушать представителя ЦБМЖП.

47. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) заявляет, что Заир присоединился к числу авторов поправки, предложенной Индией, Ираком, Пакистаном, Филиппинами, Сьерра Леоне и Угандой (A/CONF. 89/C.2/L.22), суть которой состоит в том, чтобы полностью исключить проект статьи о смешанных перевозках.

48. Он согласен с тем, чтобы Комитет заслушал представителя ЦБМЖП. Он также хотел бы услышать от Секретариата, почему проект статьи о смешанных перевозках полностью был включен в проект конвенции.

49. Г-н МАТИАССИ (Центральное бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП)[1], выступая по приглашению Председателя, говорит,

[1] См. также замечания ЦБМЖП в документе A/CONF.89/7, стр. 73 — 76.

что вопрос о связи между проектом конвенции о морской перевозке грузов и правовыми нормами, регулирующими смешанные перевозки, обсуждался на девятой сессии ЮНСИТРАЛ[2], на которой различные делегации представили предложения, составляющие альтернативы A, B и C проекта статьи [8], содержащиеся в документе A/CONF.89/6.

50. Он напоминает, что Первый комитет расширил определение договора перевозки (пункт 5 статьи 1) таким образом, что новая Конвенция будет применяться не только к морским перевозкам, но также и к части договора смешанной перевозки, касающейся перевозки грузов морем. Такое расширение делает, по меньшей мере теоретически, невозможным уклонение от новой Конвенции путем издания единого документа, который охватывал бы перевозку, которая фактически должна осуществляться различными средствами транспорта. Однако ясно, что расширение определения договора перевозки не может решить основной проблемы международного урегулирования смешанной перевозки, которое не может быть достигнуто лишь путем распространения законодательства в области морских перевозок на сухопутный или воздушный транспорт, как не может оно быть достигнуто соединением различных норм, регулирующих перевозки. Однако не существует такой альтернативы, в которой содержалось бы четкое положение в отношении случаев, в которых место совершения ущерба является неизвестным, как не существует и такой альтернативы, в которой устанавливались бы единообразные нормы для урегулирования некоторых процедурных вопросов.

51. Следует отметить, что статья 31 Варшавской конвенции в той степени, в какой она касается смешанных перевозок, содержит клаузулу, подобную той, которая содержится в пункте 5 статьи [1] настоящего проекта, и серьезные трудности, которые возникли при международном урегулировании смешанных перевозок, также являются вопросом, который всем хорошо известен.

52. Необходимо также рассмотреть многие международные конвенции, имеющие силу в настоящее время, в которых содержатся нормы, касающиеся некоторых типов смешанных перевозок на региональном уровне. Однако отрадно то, что авторы нового определения договора перевозки морем имели представление об этих трудностях и включили соответствующую записку в документ A/CONF.89/C.1/L.121.

53. Большинство поправок, находящихся на рассмотрении Комитета (A/CONF.89/L.11, L.13, L.17, L.19 и L.23), имеют нечто общее, в частности необходимость предусмотреть специальное положение в отношении будущей международной конвенции по смешанным перевозкам. Предложения, сформулированные в документах A/CONF.89/C.2/L.11, L.19 и L.23, содержат дополнительные элементы, расширяющие специальное положение, для того чтобы охватить не только будущую конвенцию ЮНКТАД, но и другие международные конвенции, и в частности Международную конвенцию о железнодорожных грузовых перевозках (СИМ) и Конвенцию о договоре международных железнодорожных грузовых перевозок (СМР). В первой из них, в частности, содержится положение, касающееся некоторых видов смешанных перевозок на региональном и межконтинентальном уровнях, которые содержат элемент морской или дорожной перевозки. СИМ существует уже в течение 85 лет и включает в себя 32 члена, 28 из которых представлены на Конференции. Ее нормы, касающиеся смешанных перевозок (железнодорожных, морских и автомобильных), содержат ряд значительных преимуществ: они предусматривают единый договор перевозки, содержащийся в едином транспортном документе; условия перевозки являются стандартными, включая нормы, регулирующие ответственность и правила процедуры. Общие нормы СИМ, касающиеся ответственности, являются более строгими, чем нормы законодательства, регулирующие морские перевозки, и, кроме того, имеется возможность применять нормы об ответственности, весьма близкие к нормам Брюссельской конвенции. Она представляет собой объединенную систему перевозок с коллективной ответственностью, при которой не существует никаких затруднений для перевозчика в том случае, если место нанесения ущерба неизвестно, и при которой не существует никаких противоречий с положением проекта конвенции о морской перевозке грузов, которая позволяет перевозчикам нести высокую ответственность (пункт 4 статьи 6). Конвенция СИМ носит обязательный характер, однако только для тех транспортных компаний, которые в явной форме приняли ее положения.

54. Совершенно очевидно, что было бы неразумно заменять систему смешанных перевозок СИМ системой, основанной на будущей конвенции ЮНКТАД, которая будет строиться на концепции «перевозчика комбинированной перевозки» (ПКБ). Эта концепция является менее удовлетворительной с юридической точки зрения, и будет более дорогостоящей для международной торговли, чем система сообщества перевозчиков, которая предусмотрена в СИМ.

55. Конференция была создана для того, чтобы добиться какой-либо конструктивной цели. Если она постановит включить статью о смешанных перевозках, которая не охватывает СИМ, то в таком случае существование важной международной региональной системы правил будет поставлено под угрозу, причем в результате этого каких-либо выгод достигнуто не будет.

56. Конвенция СИМ представляет собой договор, являющийся обязательным для ее сторон, и если проект конвенции не будет согласован с СИМ, то в этом случае оратор не видит, каким образом госу-

[2] См. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать первая сессия, Дополнение № 17*, приложение I, стр. 179.

ларства — участники последней могут подписать новую Конвенцию, если не делать оговорок.

57. Таким образом, представляется совершенно уместным включить в новый проект конвенции статью, которая учитывала бы не только будущую конвенцию ЮНКТАД, но и существование СИМ и подобных документов. Оратор предлагает, чтобы Комитет прежде всего принял принципиальное решение в отношении включения статьи, охватывающей СИМ и подобные конвенции; если такой принцип будет принят, то не будет больших трудностей и в отношении проекта соответствующего текста. Предложения, содержащиеся в документах A/CONF.89/C.2/L.11, L.19 и L.23, могут послужить хорошей основой для обсуждения.

58. Г-н де БРУИН (Нидерланды) выражает согласие в отношении того, что существование конвенции СИМ и СМР создает проблему противопоставления интересов. Если какая-либо статья, наподобие той, которая предложена Федеративной Республикой Германии и его делегацией (A/CONF. 89/C.2/L.11), или какое-либо подобное положение не будут приняты, то его правительство столкнется с определенными проблемами при ратификации Конвенции. Возможно, заинтересованные государства могли бы представить совместное предложение.

59. Г-н АРРЕБОЛА (Куба) просит слово для ответа на вопрос, поставленный представителем Индии в отношении того, почему Секретариат включил проект статьи в данный текст.

60. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) говорит, что после того, как Секретариат дал ответ, подробное обсуждение в Комитете было бы весьма полезным.

61. Г-жа БРАЗЕЛИУС (Норвегия) заявляет, что она не видит, каким образом Секретариат мог ответить на данный вопрос; он всего лишь воспроизвел предложения, сделанные тремя делегациями на девятой сессии ЮНСИТРАЛ. Именно международное сообщество должно решить, существует ли необходимость в статье и каким образом она должна быть составлена. Она считает желательным иметь статью, касающуюся не только какой-либо будущей конвенции о смешанных перевозках, но и коллизии между данной Конвенцией и конвенциями СИМ и СНР, которые применимы к некоторым видам морских перевозок. Необходимо избежать будущих коллизий конвенций, которые могут создать определенные трудности для некоторых государств в отношении заключения Конвенции, подготавливаемой в настоящее время Конференцией.

62. Г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика) говорит, что, по его мнению, действительно существует необходимость в статье, которая соответствовала бы проекту статьи [8]. В настоящий момент он не может поддержать какой-либо отдельный вариант; он предлагает Комитету продолжить свои обсуждения для того, чтобы выяснить, поддерживают ли другие делегации принцип статьи о смешанных перевозках. Его делегация проявляет особый интерес к данному вопросу, поскольку она является членом СИМ.

Заключительные положения

63. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает, чтобы в свободное пространство текста, подготовленного Генеральным секретарем, после слов «Совершено в» было вставлено слово «Гамбурге».

64. *Предложение принимается.*

Заседание закрывается в 17 час.

8-е заседание

Среда, 22 марта 1978 года, 10 час. 40 мин.

Председатель: г-н Д. ПОПОВ (Болгария).

A/CONF. 89/C.2/SR.8

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*) (A/CONF.89/6 и Add.1 и 2, A/CONF.89/C.2/L.11, L.13, L.17, L.19, L.22, L.23, L.25)

Статья [6]. Вступление в силу (продолжение)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Комитет в конечном итоге должен будет сделать выбор между вариантами A, B, C и D, предложенными Секретариатом, для проекта статьи [6] (A/CONF.89/6). Он выражает мнение о том, что Комитету не следует рассматривать альтернативу D, которая в качестве критерия предлагает тоннаж погруженного и выгруженного груза. Такая основа будет абсолютно неприемлемой для многих развивающихся стран, в особенности не имеющих выхода к морю, и ее дальнейшее обсуждение не будет способствовать достижению согласия в Комитете.

2. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) и г-жа РОКА (Эквадор) считают, что на рассмотрении Комитета

должны находиться все альтернативные варианты проекта статьи [6].

3. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ снимает свое предложение.

Статья [8]. Смешанные перевозки (продолжение)

4. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Комитету следует решить вопрос о сохранении или исключении статьи [8], и, если будет принято решение о сохранении этой статьи, необходимо также решить вопрос о том, какой из альтернативных вариантов, предложенных Секретариатом, является предпочтительным.

5. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) напоминает о том, что на одном из предшествующих заседаний он просил Секретариат разъяснить, почему в текст проекта статьи [8] были включены альтернативы A, B и C, а также ссылается на комментарий представителя Норвегии о том, что Секретариат лишь воспроизвел предложения, сделанные на девятой сессии ЮНСИТРАЛ Австралией, Федеративной Республикой Германии и Норвегией. Целесообразно было бы, чтобы представители этих стран прокомментировали рассматриваемые предложения.

6. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) говорит, что альтернатива A уже не является соответствующей и не требует дальнейшего обсуждения ввиду принятия Первым комитетом поправки к пункту 5 статьи 1 проекта конвенции.

7. Предложение Австралии, содержащееся в документе A/CONF.89/C.2/L.17, касается только возможной будущей конвенции о смешанных перевозках и не затрагивает вопрос о существующих транспортных конвенциях. Существует коренное различие между взаимосвязью нового проекта конвенции с существующими конвенциями, с одной стороны, и его взаимосвязью с возможными будущими конвенциями, с другой стороны.

8. Представитель Австралии входил в состав Рабочей группы, которая сформулировала новый текст, утвержденный для пункта 5 статьи 1 (A/CONF.89/C.1/L.121), и поэтому можно считать, что Австралия в целом поддерживает принцип включения в проект конвенции статьи, касающейся взаимосвязи с любыми возможными будущими конвенциями. Однако его делегация сознает опасность попыток предрешать будущее, и такая статья должна быть тщательно сформулирована, с тем чтобы избежать дублирования с будущей дипломатической конференцией по вопросу о конвенции о смешанных перевозках.

9. Г-н РОТ (Федеративная Республика Германии) говорит, что его делегация еще не имеет окончательного мнения по вопросу о том, должен ли этот проект статьи регулировать взаимосвязь между новой Конвенцией и будущими конвенциями. Этот вопрос отличается от взаимосвязи с существующими конвенциями, и Комитету необходимо проводить между ними различие. Было бы логично обсудить сначала вопрос о взаимосвязи между новым документом и будущими конвенциями.

10. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) разъясняет, что авторы предлагаемой альтернативы C, по-видимому, были неправильно проинформированы в отношении статуса ЦБМЖП, и поэтому содержащаяся в их проекте ссылка на специализированные учреждения является неправильной. Предлагая альтернативный вариант, ее делегация преследовала цель обеспечения возможности применения существующих конвенций, регулирующих автомобильные и железнодорожные перевозки, включая не только конвенции, заключенные под эгидой ЦБМЖП, но и восточноевропейские конвенции по автомобильным и железнодорожным перевозкам; по этой причине она поддерживает поправку, предложенную Швецией (A/CONF.89/C.2/L.25).

11. Она считает целесообразным включить в проект конвенции защитную оговорку в отношении будущих многосторонних конвенций, если эту оговорку можно сформулировать таким образом, чтобы она не ограничивала деятельность какой-либо группы, которая будет составлять будущую конвенцию. Если такая оговорка не будет включена, то настоящую Конвенцию потребуется пересмотреть, когда последующая Конвенция, которая будет подготовлена под эгидой ЮНКТАД, будет открыта для присоединения.

12. Г-н де БРУИН (Нидерланды) поддерживает мнение, что Комитету следует раздельно рассматривать вопрос о взаимосвязи Конвенции с существующими конвенциями и вопрос о ее взаимосвязи с возможными будущими конвенциями. Делегации, которые представили предложения, могут сэкономить время Комитета, представив согласованные совместные предложения.

13. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) напоминает о том, что на предыдущем заседании все, кто призывал представителя ЦБМЖП выступить, являлись представителями промышленно развитых стран и стран, располагающих морским флотом. Нет ничего удивительного в том, что представитель ЦБМЖП горячо поддержал интересы перевозчиков и, учитывая эти интересы, пытался убедить Комитет в том, что если в проект конвенции не будет включена статья, касающаяся будущих конвенций о смешанных перевозках, то это нанесет ущерб интересам всех государств-перевозчиков. По мнению делегации Филиппин, включение такой статьи нанесло бы ущерб гораздо большему числу государств, включая развивающиеся страны; в соответствии с этим предложение, составленное его делегацией (A/CONF.89/C.2/L.22), направлено на то, чтобы полностью изъять эту статью из проекта по причинам, кратко указанным в примечании к этому предложению.

14. Проект статьи мало обсуждался на сессии ЮНСИТРАЛ 1976 года, в частности в плане его включения и необходимости. Принятие предложенной статьи в том виде, в каком она сформулиро-

вана, означает принятие на себя обязательств в отношении будущей конвенции, форма и суть которой пока еще не определены. Представитель Австралии заявил, что он осознает опасность попыток предрешить будущее, а представитель Федеративной Республики Германии сказал, что его делегация относится без предубеждения к возможности исключения проекта статьи. Его собственная делегация придерживается более фундаментальной точки зрения. Предрешение вопроса о применении в будущем независимой Конвенции является необоснованным — юридическим искажением. Оратор считает, что действительная причина, из которой исходят те, кто выступает с предложениями о включении этой статьи, — Федеративная Республика Германии, Франция, Япония и Норвегия, в числе прочих развитых стран — заключается в том, что они отдают предпочтение попыткам руководствоваться будущей конвенцией о смешанных перевозках в целях сокращения влияния Гамбургской конвенции, разрабатываемой с тем, чтобы устранить несоответствие в Брюссельской конвенции 1924 года. Аргументы относительно трудностей, которые возникнут по вопросу о соотношении между проектом конвенции и существующими конвенциями по отдельным видам перевозки или будущими конвенциями о смешанных перевозках, не являются убедительными. Включение проекта статьи будет с юридической точки зрения неоправданным и нанесет ущерб развивающимся странам, и поэтому он предлагает Комитету исключить эту статью.

15. Г-н РОТ (Федеративная Республика Германии), ссылаясь на предложение, внесенное им, спрашивает, должен ли он ограничить свои замечания вопросом о соотношении между Конвенцией 1978 года и будущими международными конвенциями.

16. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), выступая по порядку ведения заседания, предлагает Комитету прежде всего принять решение относительно предложения об исключении этой статьи (A/CONF.89/C.2/L.22).

17. Г-жа ЧИАХ (Малайзия), выступая по порядку ведения заседания, говорит, что Комитет должен обсудить три вопроса: есть ли необходимость в положении, аналогичном тому, которое содержится в проекте статьи [8]; каково будет соотношение между Конвенцией 1978 года и существующими региональными конвенциями; каково будет соотношение между Конвенцией 1978 года и будущими международными конвенциями о смешанных перевозках. Все эти вопросы должны быть обсуждены.

18. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) решительно поддерживает замечания, высказанные представителем Малайзии.

19. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) указывает, что, если большинство делегаций выступает за исключение этой статьи, нет необходимости обсуждать альтернативы A, B и C.

20. Г-н СЕМИКАШЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что его делегация выступает за включение в разрабатываемую Конвенцию положения о смешанных перевозках, придерживаясь следующей позиции: когда морская перевозка является частью смешанной перевозки, осуществляемой различными видами транспорта, положения настоящей Конвенции должны быть применимы к морской части смешанной перевозки; вопрос же о соотношении будет решаться в будущей конвенции.

21. Г-н де БРУИН (Нидерланды), ссылаясь на вопрос, поднятый представителем Бразилии, говорит, что предложение об исключении этой статьи касается лишь будущих конвенций. С другой стороны, предложение Федеративной Республики Германии и Нидерландов (A/CONF.89/C.2/L.11) касается существующих конвенций.

22. Г-н ХАБДУЖИ (Заир) говорит, что его делегация полностью поддерживает замечания, высказанные представителем Филиппин; он надеется, что статья будет исключена.

23. Г-н ПЕР (Франция) указывает, что для принятия умного решения по вопросу о сохранении или исключении этой статьи делегации должны в первую очередь обсудить существо статьи и проблемы, которые могут возникнуть в связи с этим.

24. Г-н МУЧУИ (Кения) говорит, что при выдвижении поправок к предложению обычной практикой является то, что первой ставится на голосование самая существенная поправка. Поэтому Комитет должен прежде всего провести голосование по вопросу об исключении этой статьи.

25. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает по мере возможности избегать голосования. Он предоставит слово всем делегациям, которые желают выступить.

26. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что, судя по выступлению представителя СССР, его делегация выступает за альтернативу A. Некоторые делегации могут сомневаться в необходимости пункта 2 альтернативы A, однако этот пункт должен быть включен, с тем чтобы избежать претензии в отношении того, что Конвенция регулирует перевозку морских грузов между портами одной и той же страны. Пункт 3 альтернативы A охватывает существующие региональные и международные конвенции; под существующими конвенциями он подразумевает конвенции, еще не вступившие в силу из-за отсутствия достаточного количества ратификаций.

27. Его делегация не может согласиться с альтернативой C с поправкой, внесенной в нее Швецией (A/CONF.89/C.2/L.25), так как она считает, что нет необходимости ссылаться на перевозку грузов железнодорожным транспортом. Цель делегаций Норвегии и Швеции может быть достигнута путем добавления слов «или региональной» после слова «международной» в альтернативе C.

28. Альтернатива B не является приемлемой, ибо

принятие ее положений повлечет возникновение противоречивого вопроса о коносаменте смешанных перевозок.

29. В заключение он говорит, что его делегация выражает согласие с исключением этой статьи, если таковым будет желание большинства. Если большинство выступит против ее исключения, Бразилия поддержит альтернативу А.

30. Г-н СЕМИКАШЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) в ответ на выступление представителя Бразилии и касаясь пункта 3 альтернативы А, говорит, что вызвало бы удивление желание предрешить здесь на Конференции общее решение будущей конвенции в вопросе соотношения таких перевозок.

Заседание закрывается в 12 час.

9-е заседание

Четверг, 23 марта 1978 года, 10 час. 25 мин.

Председатель: г-н Д. ПОПОВ (Болгария).

A/CONF.89/C.2/SR.9

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*) (A/CONF.89/6 и Add.1 и 2, A/CONF.89/C.2/L.11, L.13, L.17, L.19, L.22, L.23, L.25)

Статья [8]. Смешанные перевозки (продолжение)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету продолжить обсуждение проекта статьи, касающегося смешанных перевозок. Первый вопрос, который необходимо решить, заключается в следующем: включать это положение в новую конвенцию или нет. Если ответ будет утвердительным, Комитет должен решить вопрос о том, будет ли это положение касаться будущих конвенций и/или существующих или региональных конвенций.

2. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что с учетом ограниченного времени, имеющегося в распоряжении Комитета, необходимо приложить все усилия, чтобы избежать продолжительных и сложных процедурных дискуссий. Обращая внимание на правило 39 правил процедуры, он отмечает, что предложение об исключении проекта статьи (A/CONF.89/C.2/L.22) по существу меньше всего соответствует первоначальному тексту проекта Секретариата. Поэтому Комитет может сэкономить время, если он сконцентрирует свое внимание на этом предложении, прежде чем приступит к рассмотрению каких-либо других.

3. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) отмечает, что альтернативы А, В и С проекта Секретариата (A/CONF.89/6) касаются возможных, однако еще не существующих конвенций. Насколько ему известно, ни один существующий международный документ, аналогичный тому, который находится сейчас на обсуждении, не содержит какую-либо ссылку на будущие обстоятельства. Напротив, согласно международному праву, правильная процедура будет состоять в том, чтобы соответствующие ссылки на Гамбургскую конвенцию были включены в любую последующую конвенцию. Исходя из этого, авторы поправки A/CONF. 89/C.2/L.22, в том числе и его делегация, предлагают исключить этот проект статьи.

4. Справедливо то, что вопрос смешанных перевозок является причиной возникновения некоторых сложных проблем. Ряд государств являются участниками трех существующих международных конвенций по различным видам перевозки, а именно Конвенции СИМ, Конвенции ДПГ и Варшавской конвенции 1929 года. Было бы полезным, чтобы представители этих государств смогли высказать свои замечания в отношении любых трудностей, с которыми они могут столкнуться при выполнении своих обязательств, вытекающих из этих документов, в том случае, если в новой конвенции вопрос смешанных перевозок не будет учтен.

5. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) говорит, что, по мнению его делегации, является очевидным то, что Комитет должен решить две отдельные, однако тесно связанные проблемы, первая из которых была четко выражена на 7-м заседании Комитета наблюдателем от ЦБМЖП. Необходимо подчеркнуть, что заключительные положения не содержат положения, касающегося таких существующих документов, каковыми являются конвенции СИМ и ДПГ, которые содержат положения, касающиеся вспомогательной морской перевозки, и поэтому многие страны, особенно в Европе, не смогут стать участниками новой Конвенции без нарушения своих международных обязательств по отношению к этим документам или прекращения своего участия в них. Согласно определению «договора морской перевозки», которое было принято в пункте 5 статьи 1 «Определения», новая Конвенция, очевидно, будет касаться всех договоров морской перевозки грузов, в том числе договоров, согласно которым морская перевозка является лишь

незначительной частью перевозки другим видом транспорта. Однако существуют международные и региональные конвенции о дорожной перевозке грузов, ратифицированные большим количеством государств, которые, хотя и регулируют перевозку неморскими видами транспорта, включают также обязательное положение в отношении вспомогательной морской перевозки. Таким образом, может возникнуть ситуация, при которой морская перевозка будет регулироваться как существующей Конвенцией, так и новой Конвенцией. Такова ситуация, которую ряд государств, в том числе его собственное, не хотели бы создавать для себя путем ратификации новой Конвенции.

6. Самым лучшим решением этой весьма реальной проблемы явилось бы включение в заключительные положения статьи, допускающей неприменение новой Конвенции, однако ограниченной обстоятельствами, когда другая международная конвенция, касающаяся перевозки грузов другим видом транспорта, как, например, конвенции СИМ и ДПГ, содержат обязательное положение относительно режима гражданской ответственности морской перевозки грузов. Оратор полагает, что другие делегации выразят свое согласие в принципе с тем, что такое положение является целесообразным. Его делегация не считает себя связанной формулировкой своего предложения (A/CONF.89/C.2/L.19). Если будет достигнуто соглашение в принципе, возможным будет создание небольшой рабочей группы для разработки совокупного проекта положения для рассмотрения Комитетом.

7. Г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика) полностью поддерживает замечания предыдущего оратора. Его страна, которая является участником как Конвенции СИМ, так и Конвенции ДПГ, столкнется с большими трудностями при подписании новой Конвенции, если последняя не будет содержать положения, указывающего на то, что существующие конвенции, аналогичные тем, на которые он ссылался, не будут затрагиваться этими положениями.

8. Г-н ТЕРАШИМА (Япония) говорит, что он ограничит свои замечания проблемой взаимосвязи между новой Конвенцией и будущими конвенциями. Его делегация выступала против расширения определения договора морской перевозки, которая в настоящее время принята в качестве пункта 5 статьи 1. Цель его предложения в отношении проекта статьи, находящейся на рассмотрении (A/CONF. 89/C.2/L.13), заключается в том, чтобы не допустить, чтобы новая Конвенция наносила ущерб подготовке будущей конвенции о смешанных перевозках. Решение, предлагаемое представителем Индии, а именно то, что эту проблему следует урегулировать в рамках будущей конвенции, его делегация считает неоправданно сложным. С учетом того факта, что настоящий проект конвенции касается лишь морской части смешанных перевозок и что коллизия между его положениями и положениями будущей конвенции будет лишь частичной, более простым и более логическим решением явилось бы включение соответствующего положения в заключительные положения, которые в настоящее время находятся на рассмотрении.

9. Г-н ЯКОБЕУС (Швеция) говорит, что конвенции ДПГ и СИМ применяются в некоторых конкретных обстоятельствах в обязательном порядке к случаю, когда морская перевозка грузов осуществляется как часть основной операции по перевозке дорожным или железнодорожным транспортом, и ответственность перевозчика согласно этим конвенциям определена гораздо более четко, чем в соответствии с проектом конвенции, представленным Конференции. Для Швеции важно иметь возможность продолжить использование конвенций ДПГ и СИМ для своих международных перевозок, и, конечно, у Швеции могут возникнуть трудности, когда она станет участницей новой Конвенции, в случае отсутствия положения, касающегося смешанных перевозок. Кроме того, в будущем может быть разработана конвенция о смешанных перевозках, содержащая более четкие формулировки, и его правительство не желает связывать себе руки в отношении этой будущей конвенции. По мнению оратора, аналогичная позиция была занята Первым комитетом, где большинством голосов было принято решение о том, чтобы включить в заключительные положения Конвенции положение, регулирующее ее связь с конвенциями о смешанных перевозках (см. A/CONF. 89/C.1/L.121 и A/CONF.89/C.1/SR.8, пункт 31).

10. Проект статьи должен содержать положение, аналогичное тому, которое сформулировано в альтернативе C или в предложенных поправках A/CONF.89/C.2/L.19, L.23 или L.25. Сфера действия данной статьи должна быть ограничена нашедшими широкое признание международными конвенциями, как, например, конвенциями, заключенными под эгидой Организации Объединенных Наций или одним из ее специализированных учреждений, или региональными конвенциями о перевозке грузов железнодорожным транспортом. Важность конвенций ЦЬМЖП уже была подчеркнута.

11. Выражению «национального законодательства, подтверждающего применение такой конвенции», используемому в предложенных поправках A/CONF. 89/C.2/L.19 и L.23, может быть дано неправильное толкование, и в случае принятия такого положения необходимо подчеркнуть, что эти слова означают национальное законодательство, принятое в государствах, являющихся сторонами конвенции, для осуществления данной конвенции.

12. Его делегация поддерживает альтернативу с внесенной в нее поправкой (A/CONF.89/C.2/L.25) главным образом с тем, чтобы избежать появления какой-либо коллизии между обсуждаемым в настоящее время проектом конвенции и существующими конвенциями ДПГ и СИМ; это положение также предвосхитит появление коллизии с возможной будущей конвенцией о смешанных перевозках, что соответствует решению Первого комитета.

13. Ряд предложений являются не совсем ясными; поэтому он поддерживает идею о создании небольшой неофициальной рабочей группы, которая попытается найти единственную альтернативу.

14. Г-н КАРО (Франция) говорит, что, по его мнению, представитель Индии не возражает против положения, гарантирующего применение соответствующих конвенций, которые имеют чрезвычайно важное значение для многих государств, а лишь только сомневается в целесообразности включения в обсуждаемую Конвенцию статьи, касающейся других конвенций. Он обращается к представителям, которые разделяют это мнение, с просьбой о пересмотре своих позиций; поступая таким образом, они не нанесут ущерба каким-либо своим политическим или экономическим интересам, а лишь помогут обеспечить подписание и ратификацию Конвенции как можно большим количеством государств.

15. Альтернативы A, B и C в проекте статьи [8] отражают три различных предложения, представленных во время рассмотрения проекта в рамках ЮНСИТРАЛ. Оратор полагает, что существует потребность в положении, которое подчеркивает, что, хотя ни одно из положений Конвенции не будет применяться по отношению к заключению в будущем конвенции о смешанных перевозках, ни одно из ее положений также не будет препятствовать применению существующих конвенций к перевозке, подразумевающей морскую перевозку в сочетании с другими видами перевозки. Оратор считает, что небольшая рабочая группа может быть создана, с тем чтобы попытаться разработать проект текста с учетом всех точек зрения.

16. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) присоединяется к мнению, выраженному представителем Индии, однако заявляет, что, если большинство членов Комитета убеждены в том, что статья, касающаяся конвенции о смешанных перевозках, является необходимой, его делегация займет гибкую позицию и будет приветствовать обсуждение, по возможности совпадающее с альтернативами, которые изложены в проекте, представленном Комитету.

17. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету высказать свое мнение относительно целесообразности такой статьи.

18. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) и г-н КАНТЭН (Канада) говорят, что взаимосвязь новой Конвенции с существующими конвенциями, с одной стороны, и ее взаимосвязь с возможными будущими конвенциями — с другой, представляют собой две отдельные проблемы.

19. Г-жа ЧИАХ (Малайзия) говорит, что она согласна с замечанием, выраженным представителями Австралии и Канады. Она выражает свое согласие с мнением, что текст Конвенции должен содержать положение, касающееся ее взаимосвязи с существующими конвенциями, однако она сохраняет за собой право высказать свое отношение по вопросу о взаимосвязи ее с будущими конвенциями.

20. Г-н ЕПЕС (Венесуэла) считает, что Конвенция не должна содержать какое-либо положение, устанавливающее какую-либо взаимосвязь между ею и любым существующим или принятым в будущем документе по вопросу о смешанных перевозках. Включение какой-либо статьи, касающейся существующих конвенций о смешанных перевозках, будет противоречить духу положения преамбулы резолюции 31/100 Генеральной Ассамблеи, в которой говорится, что Конвенция «будет способствовать гармоничному развитию международной торговли».

21. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) отмечает, что некоторые конвенции касаются одного вида перевозки, хотя они применяются к морским перевозкам на короткие расстояния, и некоторые государства желают получить ответ на вопрос о том, должна ли Конвенция содержать оговорку относительно подобных конвенций, касающихся одного вида перевозки. Этот вопрос весьма отличается от вопроса о том, должна ли Конвенция содержать оговорку относительно будущих конвенций о смешанных перевозках. Использование термина «конвенции, касающиеся одного вида перевозки» по отношению к тем конвенциям, применение которых осуществляется и по отношению к морским перевозкам, в отличие от термина «конвенции о смешанных перевозках», который является предметом особого рассмотрения, облегчило бы задачу.

22. Г-н КАНГ (Корейская Республика) говорит, что он поддерживает поправку, предложенную в документе A/CONF.89/C.2/L.22, так как уверен в том, что все проблемы могут быть рассмотрены в рамках Конференции по разработке конвенции о смешанных перевозках, которая будет вскоре созвана. Однако, если большинство делегаций желает включить в Конвенцию положения, касающиеся смешанных перевозок, он отдает предпочтение альтернативе C проекта Секретариата.

23. Г-н АМОР (Мексика) говорит, что он будет возражать против любого предложения об исключении статьи, касающейся смешанных перевозок; Конвенция должна включать положения, касающиеся морского отрезка пути таких перевозок. Возможно, было бы проще предусмотреть две статьи, одна из которых касалась бы существующих международных конвенций, а другая — будущих конвенций.

24. Г-н ХАРУН (Пакистан) говорит, что позиция его делегации по вопросу о взаимосвязи Конвенции с будущими конвенциями изложена в поправке A/CONF.89/C.2/L.22, одним из соавторов которой она является. Что касается взаимосвязи между Конвенцией и существующими конвенциями, то оратор поддерживает идею о создании небольшой рабочей группы для рассмотрения различных аргументов.

25. Г-жа РОКА (Эквадор) присоединяется к мнению о том, что предложенные альтернативы могут вполне быть переданы рабочей группе, которая может обсудить различные варианты и разработать единый текст с учетом различных интересов.

26. Г-н ДУМБА (Уганда) говорит, что его делегация может поддержать статью, в которой говорится лишь о взаимосвязи Конвенции с существующими конвенциями.

27. Г-н БОРКИЧ (Югославия) говорит, что соответствующее положение в случае его принятия должно касаться лишь взаимосвязи нового документа с существующими конвенциями; было бы желательным включать какую-либо статью, касающуюся будущих конвенций о смешанных перевозках.

28. Г-н МАРТИНЕС МОРСИЛЬО (Испания) спрашивает, не следует ли объединить предложенное положение со статьей 25 «Другие конвенции», которая находится на рассмотрении Первого комитета. Он согласен, что было бы полезно создать Рабочую группу для подготовки текста, приемлемого для всех делегаций.

29. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) указывает, что, хотя некоторые делегации утверждают, что предложенная статья является необходимой для решения вопроса о взаимоотношении нового документа с существующими конвенциями, ни одно из предложений этих делегаций не ограничивалось существующими конвенциями. Его делегация будет возражать против любого положения, цель которого будет состоять в том, чтобы регулировать взаимоотношения с будущими конвенциями под видом регулирования взаимоотношения с существующими конвенциями. К мнению оратора присоединяются г-н КАНТЭН (Канада), г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) и г-н ГЕЙРОС (Бразилия).

30. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) говорит, что его делегация может согласиться с предложением о создании Рабочей группы для подготовки текста, в котором будет говориться лишь о существующих конвенциях, а не о будущих конвенциях.

31. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия), а также г-н ГЕЙРОС (Бразилия) предлагают Комитету в первую очередь решить вопрос о целесообразности установления какой-либо взаимосвязи между новой Конвенцией и существующими конвенциями по одному из видов перевозки, имеющими некоторую связь с морскими перевозками; затем ему следует решить вопрос о целесообразности какой-либо связи между новой Конвенцией и будущими конвенциями, касающимися смешанных перевозок.

32. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, проконсультировавшись с членами Комитета, приходит к выводу о том, что большинство делегаций считают, что новая Конвенция не должна содержать защитительную оговорку, касающуюся будущих конвенций о смешанных перевозках.

33. *Предложение принимается.*

34. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, проконсультировавшись с членами Комитета, говорит, что, по его мнению, большинство делегаций выступает за включение в новую Конвенцию защитительной оговорки, касающейся любых существующих международных или региональных конвенций.

35. *Предложение принимается.*

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету создать неофициальную рабочую группу для подготовки текста, приемлемого для Комитета в целом.

37. *Предложение принимается.*

38. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) предлагает, что в соответствии с обычной практикой неофициальная рабочая группа должна состоять из представителей различных региональных групп.

39. После дискуссии, в которой приняли участие г-н КАРО (Франция), г-н ПАВЕРА (Чехословакия), г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), г-н КЕЛЛЕР (Либерия), г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне), г-н ДЕТХЛЕФСЕН (Дания), г-н РОТ (Федеративная Республика Германии), г-н ФАХИМ (Египет), г-жа РОКА (Эквадор), г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия), г-н ХАБДУЖИ (Заир) и г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает избрать представителей Кубы, Эквадора, Ганы, Индии, Таиланда, Франции, Нидерландов, Соединенного Королевства, Чехословакии и Германской Демократической Республики членами неофициальной рабочей группы, а представителя Франции — Председателем этой группы.

40. *Предложение принимается.*

Заседание закрывается в 12 час.

10-е заседание

Пятница, 24 марта 1978 года, 11 час. 15 мин.

Председатель: г-н Д. ПОПОВ (Болгария).

A/CONF.89/C.2/SR.10

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*продолжение*) **(A/CONF. 89/6 и Add.1 и 2, A/CONF. 89/C.2/L.27)**

Статья [8]. *Смешанные перевозки* (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на документ A/CONF. 89/C.2/L.27, озаглавленный «Соотношение с другими транспортными конвенциями», который был подготовлен Специальной рабочей группой, учрежденной на предыдущем заседании (A/CONF. 89/C.2/SR.9). Он выражает мнение о том, что, учитывая решения, принятые на предыдущем заседании, и текст документа A/CONF. 89/C.2/L.27, все другие тексты, касающиеся статьи о смешанных перевозках, включая проект Секретариата и документы A/CONF. 89/C.2/L.11, 13, 17, 19, 22, 23 и 25, следует считать аннулированными или снятыми.

2. *Предложение принимается.*

3. Г-н де БРУИН (Нидерланды), ссылаясь на положения пункта lg статьи 2 Венской конвенции о праве договоров, предлагает заменить в документе A/CONF.89/C.2/L.27 слова «Договаривающимся государствам» словами «Договаривающимся сторонам».

4. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) говорит, что его делегация может согласиться с этим предложением.

5. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) отмечает, что такое изменение следует внести в весь текст Конвенции. Он предлагает передать этот вопрос в Редакционный комитет.

6. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) считает, что второе предложение текста, предложенного в документе A/CONF. 89/C.2/L.27, касается будущих конвенций, и г-жа ТИЧУС-ЛОУСОН (Нигерия) присоединяется к этому мнению. Комитет принял четкое решение о том, что текст должен касаться лишь существующих конвенций, поэтому он предлагает исключить второе предложение.

7. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) предлагает исключить из текста слова «вступления в силу».

8. Ссылаясь на второе предложение текста, он говорит о том, что его делегация не будет считать поправкой или пересмотром любую поправку или пересмотр, направленные на расширение сферы применения международной конвенции.

9. Г-н ХАБДУЖИ (Заир) выражает согласие с тем, что следует исключить слова «вступления в силу». Его делегация настаивает на исключении второго предложения текста.

10. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) разделяет мнение представителей Филиппин и Нигерии в отношении второго предложения текста. Однако этот текст является улучшением по сравнению с проектом Секретариата в том отношении, что в нем разъясняется, что государства — стороны Международной конвенции о перевозке грузов по железным дорогам (СИМ), Конвенции о договоре о международной дорожной перевозке грузов (ДПГ) и Варшавской конвенции не будут обязаны денонсировать эти конвенции, если они ратифицируют новую Конвенцию.

11. Г-н ДЖОМАРД (Ирак) говорит, что он не видит, почему следует включать этот текст в Конвенцию, которая не имеет никакого отношения к смешанным перевозкам. Если положения существующих конвенций будут соответствовать положениям новой Конвенции, то не возникнет каких-либо проблем. Если нет, то чрезвычайно важно обеспечить, чтобы в новой Конвенции не содержалось ничего, что могло бы препятствовать применению ее положений.

12. Г-н ФАХИМ (Египет) задает вопрос о том, будет ли согласно положению, предложенному в документе A/CONF. 89/C.2/L.27, морской этап смешанной перевозки регулироваться положениями новой Конвенции. Его делегация вряд ли сможет принять второе предложение текста.

13. Г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика) говорит, что, если какой-либо пересмотр Конвенции СИМ утверждается большинством в $^2/_3$ голосов, все другие стороны автоматически становятся сторонами пересмотренной Конвенции. Вот почему для сторон Конвенции СИМ чрезвычайно важно, чтобы в новой Конвенции содержалось положение, аналогичное тому, которое предлагается во второй фразе документа A/CONF. 89/C. 2/L.27.

14. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) говорит, что текст документа A/CONF. 89/C.2/L.27 предлагает правильное решение проблем, стоящих перед европейскими государствами. По причинам, приведенным представителем Германской Демократической Республики, его делегация всецело поддерживает второе предложение текста.

15. Г-н КЕЛЛЕР (Либерия) говорит, что его делегация поддерживает предлагаемый текст в существующей формулировке. Что касается заголовка

предлагаемого положения, то он задает вопрос о том, нельзя ли урегулировать этот вопрос в статье 25 «Другие конвенции», которая в настоящее время рассматривается Первым комитетом.

16. Г-н ТЕТЮ (Канада) говорит, что его делегация поддерживает поправку, предложенную представителем Австралии. Он выражает мнение о том, что текст, возможно, будет более четким, если в начале после слова «применять» включить слова «в отношении морской перевозки».

17. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что у его делегации нет возражений против текста, содержащегося в документе A/CONF. 89/C.2/L.27. Если это возможно, слова «Договаривающимся государствам» следует сохранить, поскольку они соответствуют формулировке, используемой в других статьях Конвенции.

18. Г-н МАТИАССИ (Центральное бюро международных железнодорожных перевозок — ЦБМЖП), выступая по предложению Председателя, выражает мнение о том, что для устранения затруднений слова «вступления в силу» можно было бы заменить словом «подписания». Второе предложение текста является ненужным. Конвенция СИМ будет пересмотрена в 1980 году с тем, чтобы привести ее в соответствие с новой Конвенцией. В настоящее время в Конвенции СИМ содержатся положения, в том числе положения, касающиеся ошибки в судовождении, которые соответствуют положениям Брюссельской конвенции 1924 года. Если в новой Конвенции не будет содержаться положения, позволяющего вносить поправки в Конвенцию СИМ, то положения этой последней Конвенции будут противоречить положениям новой Конвенции. В заключение он говорит, что Ирак является стороной Конвенции СИМ. Он выражает сомнение в том, что Ирак будет удовлетворен, если будет исключена норма, содержащаяся в СИМ, предусматривающая единый договор перевозки, содержащийся в едином транспортном документе.

19. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия), ссылаясь на замечания, высказанные представителем Ирака, указывает, что обсуждаемое положение не направлено на то, чтобы регулировать вопрос о возможном заключении конвенции о смешанных перевозках. Оно направлено на то, чтобы регулировать такие виды перевозок, как железнодорожные или автомобильные перевозки, включающие отчасти морские перевозки, которые в практических целях будут регулироваться нормами, охватывающими автомобильные или железнодорожные перевозки.

20. Г-н ЕПЕС (Венесуэла) говорит, что Рабочая группа, по-видимому, выходит за пределы своего круга ведения. Его делегация считает, что второе предложение текста должно быть изменено таким образом, чтобы отразить консенсус, достигнутый в Комитете на предыдущем заседании.

21. Г-н КАРО (Франция) признает, что второе предложение не полностью совпадает с решением Комитета, принятым на его предыдущем заседании, поскольку оно относится к возможной будущей ситуации. Причины для включения этого предложения были разъяснены наблюдателем от ЦБМЖП. Вопрос заключается в том, каким образом можно обеспечить возможность приведения конвенций СИМ и ДПГ в соответствие с новой Конвенцией.

22. Г-н КАНГ (Корейская Республика) говорит, что совершенно ясно, что второе предложение касается будущих конвенций; поэтому его следует исключить.

23. Г-н МЕГДЖИ (Объединенная Республика Танзания) говорит, что рассматриваемый Комитетом проект текста является приемлемым для его делегации в качестве компромиссного решения, хотя он склонен согласиться с мнением о том, что ссылка на дату вступления в силу новой Конвенции является ненужной. Более того, он не считает, что сохранение второго предложения вызовет какие-либо сложные проблемы, поскольку положения новой Конвенции, несомненно, будут приниматься во внимание при любом последующем пересмотре или внесении поправок в существующие конвенции.

24. Г-н АМОР (Мексика) считает, что второе предложение предлагаемого текста является нецелесообразным, поскольку Комитет принял решение о том, что в проекте конвенции не должно содержаться каких-либо ссылок на любые будущие правовые документы.

25. Г-жа ДЗАНЕ (Гана) говорит, что ее делегация выступает за текст, предложенный Специальной рабочей группой.

26. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия), ссылаясь на замечания представителя Норвегии, говорит, что совершенно очевидно, что обсуждаемое положение не будет применяться ни к смешанной перевозке, ни к морской перевозке, если исключить из первого предложения слова «главным образом».

27. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) выражает мнение о том, что можно избежать голосования, если вновь направить этот текст Специальной рабочей группе для дальнейшего рассмотрения в свете замечаний, высказанных в ходе дискуссии.

28. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что ввиду того, что время, имеющееся в распоряжении Комитета, чрезвычайно ограничено, невозможно следовать предложению представителя Филиппин.

29. По его мнению, проблемы, которые возникли в связи с текстом Рабочей группы, не могут быть решены путем голосования по каждой из предложенных устных поправок. В соответствии с этим он намеревается поставить на голосование проект положения, содержащийся в документе A/CONF. 89/C.2/L.27, понимая при этом, что любые поправки или исправления, предложенные делегациями, могут быть рассмотрены после того, как Комитет примет решение по тексту в целом. В этой связи он считает, что предложение представителя Австралии снято. Таким образом, единственным значитель-

ным предложением, по которому необходимо принять решение, является предложение об исключении второго предложения.

30. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) отмечает, что предложение представителя Австралии было поддержано рядом делегаций и поэтому должно быть поставлено на голосование.

31. Г-н ХАБДУЖИ (Заир), ссылаясь на правило 39 правил процедуры, говорит, что предложение об исключении второго предложения текста в наибольшей степени отходит от текста, предложенного Специальной рабочей группой, и поэтому должно быть поставлено на голосование прежде.

32. Г-жа ТИЧУС-ЛОУСОН (Нигерия) отмечает, что если первое голосование покажет, что большинство выступает за текст существующей формулировки, то не нужно будет затем ставить на голосование предложение об исключении последнего предложения.

33. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование проект положения, предложенный Специальной рабочей группой (A/CONF.89/C.2/L.27).

34. *Проект положения принимается 31 голосом против 11 при 11 воздержавшихся.*

35. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть предложения об исключении соответственно слов «вступления в силу» из первого предложения и об исключении всего второго предложения.

36. Г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика) говорит, что, поскольку текст был принят 31 голосом, он не понимает, каким образом можно изменить его; его следует передать в Редакционный комитет.

37. Г-н АМОР (Мексика) говорит, что он не понимает, на что направлено предложение Председателя о проведении Комитетом голосования по тексту существующей формулировки. Означает ли голосование по тексту в его формулировке или в его связи с другими транспортными конвенциями?

38. Он выражает согласие с тем, что из слов «которая уже действует в момент вступления в силу настоящей Конвенции» не ясно, что имеются в виду конвенции, которые действуют в момент подписания проекта конвенции. Последнее предложение предлагаемого положения касается будущих пересмотров уже действующих конвенций; оно предполагает, что последующие пересмотры других конвенций могут повлиять на действие настоящей Конвенции, а это ослабляет действие Конвенции.

39. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) говорит, что текст документа A/CONF.89/C.2/L.27 направлен лишь на то, чтобы разъяснить, что никакие положения настоящей Конвенции, касающиеся морской перевозки, не препятствуют государствам выполнять свои обязательства по конвенциям, касающимся других видов транспорта, сторонами которых они уже являются. Последнее предложение текста лишь означает, что если эти другие конвенции, касающиеся не морской перевозки, а других видов транспорта, будут впоследствии изменены, то государства — участники таких конвенций не будут иметь какой-либо альтернативы применению их с внесенными поправками. Это не является ссылкой на будущую конвенцию о смешанных перевозках.

40. Г-н ХЕЙНЦ (Федеративная Республика Германии) высказывает предложение о том, что в соответствии с правилом 31 правил процедуры Комитету следует пересмотреть свое решение о принятии документа A/CONF.89/C.2/L.27. Комитет должен сначала провести повторное голосование по этому документу в соответствии с правилом 31 правил процедуры, а затем проголосовать вопрос об исключении или сохранении последнего предложения этого документа; затем необходимо проголосовать предложение об исключении слов «которая уже действует в момент вступления в силу настоящей Конвенции и», а затем следует провести голосование по вопросу об утверждении текста с внесенными поправками в целом.

41. Г-жа ТИЧУС-ЛОУСОН (Нигерия) говорит, что было бы яснее, по какому вопросу голосует Комитет, если бы заменить слова «в момент вступления в силу настоящей Конвенции» словами «в тот момент, когда Конвенция открыта для подписания».

42. Г-н КАРО (Франция) говорит, что в Специальной рабочей группе, которая занималась формулировкой обсуждаемого предложения, некоторые делегации — Франции, Германской Демократической Республики, Нидерландов и Соединенного Королевства — придерживались мнения о том, что Конвенция должна содержать такое положение, и поэтому другие члены Рабочей группы поддержали их в компромиссном предложении. С тем чтобы устранить опасение того, что слова, касающиеся вступления в силу, и последнее предложение могут привести к различным неожиданностям на более позднем этапе, он предлагает исключить второе предложение из документа, а также слова «которая уже действует в момент вступления в силу настоящей Конвенции и».

43. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) выражает мнение о том, что Комитету следует провести голосование по вопросу о сохранении или исключении последней фразы предлагаемого текста.

44. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование в отношении предложения об исключении последней фразы из документа A/CONF.89/C.2/L.27.

45. *Подается 22 голоса за, 22 против при 10 воздержавшихся.*

46. *Предложение не принимается.*

47. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) говорит, что прежде чем Комитет перейдет ко второму голосованию, он хотел бы уточнить положение в отношении конвенций, которые уже действуют. Намерение заклю-

чалось в установлении положения, касающегося конвенций, действующих на определенную дату, по существу на дату заключения Конвенции по окончании Конференции. Положение существующей формулировки, в котором говорится о «дате вступления в силу настоящей Конвенции», может касаться намного более поздней даты, когда будет получено достаточное число ратификационных грамот, и до этой даты могут вступить в силу некоторые другие международные конвенции. Поэтому он предлагает исключить слова «вступления в силу». Слова «вступления в силу» являются существенным ограничивающим фактором; если они будут исключены, то можно будет утверждать, что конвенции, которые в настоящий момент не действуют, также должны иметь преимущество по сравнению с положениями настоящей Конвенции.

48. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование предложение об исключении слов «вступления в силу» из документа A/CONF.89/C.2/L.27.

49. *Предложение принимается 21 голосом против 18 при 15 воздержавшихся.*

50. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что он проголосовал за исключение второго предложения и воздержался при втором голосовании, поскольку, по его мнению, этот вопрос был решен в нарушение правил процедуры, в частности правил 34, 37 и 39. Его делегация была лишена возможности выразить свои мнения и эффективно участвовать в работе Комитета.

51. Г-н МАФАЛДИОП (Сенегал) говорит, что его делегация была вынуждена воздержаться при голосовании, поскольку она не смогла получить разъяснения по вопросу о том, какой текст ставится на голосование — с поправками или без поправок. Он выражает сожаление в связи с тем, что было отклонено предложение представителя Франции, которое позволило бы избежать двойного голосования. Что касается последнего предложения, то он говорит, что его правительство, возможно, будет испытывать трудности конституционного характера при ратификации, если это предложение будет сохранено, и по этой причине он проголосовал за его исключение, однако он был лишен возможности выступить по мотивам голосования.

52. Г-н ХАБДУЖИ (Заир) говорит, что голосование проводилось в обстановке полной неурядицы. Он попытался поднять вопрос по порядку ведения заседания и попросить разъяснить ему, какой текст ставится на голосование, однако ему не дали слова. Он проголосовал за исключение второго предложения предлагаемого текста, поскольку он считает, как по существу считает и представитель Франции, являвшийся Председателем Специальной рабочей группы, что Группа вышла за пределы своего круга ведения. Если бы предложение представителя Франции было поставлено на голосование, то оно могло бы получить общую поддержку. Он выражает надежду на то, что в будущем правила процедуры Конференции будут соблюдаться.

53. Г-жа РОКА (Эквадор) говорит, что ее делегация принимала участие в работе Специальной рабочей группы и в духе компромисса приняла текст, который не является вполне удовлетворительным. Она воздержалась при первом голосовании, поскольку, по ее мнению, были нарушены правила процедуры и поскольку ей были непонятны некоторые части текста, являющиеся предметом голосования. Ей не предоставили возможность дать разъяснения. При втором голосовании она проголосовала за исключение формулировки, которая, по ее мнению, сводит на нет действие всего текста в целом.

Заседание закрывается в 12 час. 50 мин.

11-заседание

Пятница, 24 марта 1978 года, 17 час. 50 мин.

Председатель: г-н Д. ПОПОВ (Болгария).

A/CONF.89/C.2/SR.11

Рассмотрение проекта положений, подготовленного Генеральным секретарем, в отношении осуществления Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов, за исключением проекта статьи «Оговорки» (*окончание*) (A/CONF.89/6 и Add.1 и 2, A/CONF.89/C.2/L.2, L.6, L.12, L.14, L.15, L.16, L.18, L.24, L.26)

Статья [6]. Вступление в силу (окончание)*

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета возобновить рассмотрение проекта статьи [6] и высказать свои замечания по предложенным в документе A/CONF.89/6 вариантам A, B, C и D текста этого положения.

2. Г-н ПАВЕРА (Чехословакия) заявляет, что его делегация поддерживает вариант A, основанный на единственном критерии числа государств, сдавших на хранение свои ратификационные грамоты. Критерий, основанный на тоннаже торгового флота Договаривающихся государств, является неприемлемым, потому что вступление в силу будущей кон-

* Возобновление работы 8-го заседания.

венции интересует также государства, не обладающие торговым флотом, и государства, тоннаж торгового флота которых невелик. Кроме того, согласно исследованиям ЮНКТАД около 30 процентов тоннажа мирового торгового флота приходится на суда, плавающие под удобным флагом, в связи с чем государства, прибегающие к такой практике, могут существенно повлиять на вступление Конвенции в силу как в одном, так и в другом направлении. Как отметил Председатель на предыдущем заседании, в качестве критерия можно было бы использовать объем морской торговли, но, к сожалению, статистические данные в этой области являются недостаточными в том, что касается внутриконтинентальных государств.

3. Поэтому делегация Чехословакии может поддержать лишь критерий, основанный на числе государств, которое должно быть более 20, но не превышать 30.

4. Г-н ФАХИМ (Египет) напоминает, что рассматриваемый вопрос был всесторонне обсужден на четвертом заседании Комитета и что большинство высказалось за вариант A. С целью экономии времени он предлагает приступить к обсуждению вопроса, касающегося числа государств.

5. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) подчеркивает, что вопрос вступления Конвенции в силу не носит теоретического характера, но имеет громадное значение как с точки зрения торговли, так и права. Как и другие делегации, делегация Соединенного Королевства считает, что Конвенция должна вступить в силу лишь в тот момент, когда она фактически в значительной степени заменит применявшиеся ранее средства международного регулирования. Он подчеркивает опасность одновременного применения четырех юридических режимов, что неизбежно приведет к коллизии норм права. Представитель Соединенного Королевства изучит любое предложение, которое аналогично предложению Японии (A/CONF.89/C.2/L.12) позволит избежать эту опасность. Один лишь критерий, основанный на числе государств, недостаточен; кроме того, это число должно равняться по меньшей мере 30, как это предусматривается в Варшавской конвенции. С учетом того, что некоторые государства должны будут денонсировать другие международные документы, прежде чем они смогут стать участниками данной Конвенции, следовало бы предусмотреть также, что она вступит в силу лишь по истечении срока продолжительностью по меньшей мере один год после сдачи на хранение последней ратификационной грамоты, необходимой для вступления Конвенции в силу.

6. Г-н ПЕР (Франция) напоминает, что его делегация предложила два критерия, основанные на тоннаже и числе государств, поскольку именно такой подход используется в других конвенциях, как, например, в Лондонской конвенции 1954 года о загрязнении нефтепродуктами, в которой были закреплены два критерия, предполагающие соответственно 500 тыс. тонн и 10 государств. Учитывая развитие международного сообщества и торгового флота стран мира, делегация Франции считала, что представляемое ею предложение, предусматривающее 1 млн. тонн и 15 государств, является разумным. Однако после проведения переговоров с делегациями развивающихся стран делегация Франции осознала, что эти страны зачастую заинтересованы в принятии будущей конвенции и в ее вступлении в силу несмотря на то, что часто они не имеют большого торгового флота. Руководствуясь соображениями обеспечения успешной работы Комитета, делегация Франции снимает свое предложение (A/CONF.89/C.2/L.16); она присоединится к предложению, основанному лишь на критерии, предусматривающем число государств, но считает, что это число должно равняться 20—30 государствам.

7. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) считает, что значительное большинство делегаций высказались за единый критерий, основанный на числе государств. По мнению делегации Филиппин, другие предложенные ЮНСИТРАЛ варианты могут иметь дискриминационный характер. Следует учесть урок Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций, заключенной в Женеве в 1974 году, вступление в силу которой зависит от двойного критерия, основанного на числе государств и тоннаже.

8. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия), взяв слово по порядку ведения заседания, подчеркивает, что большинство уже высказалось за один из предложенных вариантов. Настоящие прения, которые следует максимально сократить, должны касаться лишь числа государств.

9. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ констатирует, что подавляющее большинство делегаций фактически поддерживает вариант A, предусматривающий единый критерий, основанный на числе государств. Он предлагает членам Комитета указать то число, которое они желали бы предусмотреть в Конвенции.

10. Г-н ТЕТЮ (Канада) говорит, что его делегация предпочла бы вариант D, но присоединяется к большинству. Однако число государств должно быть ближе к 30, чем к 20.

11. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) напоминает, что значительное большинство делегаций поддержало проект, авторами которого является делегация его страны, а также делегации Бангладеш и Уганды (A/CONF.89/C.2/L.15). Это предложение было впоследствии представлено делегацией Австралии, которая внесла в него некоторые незначительные изменения (A/CONF.89/C.2/L.18). С другой стороны, на своем седьмом заседании Комитет высказался за вариант Y, предложенный в документе A/CONF.89/6, и передал его на рассмотрение Редакционного комитета. Поскольку подавляющее большинство делегаций поддержало предложение, содержащееся в документе A/CONF.89/C.2/L.15, представитель Индии предлагает принять решение по этому предложению.

12. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) уточняет, что ее делегация поддержала предложение A/CONF.89/C.2/L.15, но сделала ряд оговорок. Она предложила, чтобы Конвенция вступила в силу в первый день месяца по истечении одного года с даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты.

13. Г-жа САНПИЕТРО (Аргентина) указывает, что ее делегация предпочла бы варианту A какой-либо другой вариант. Кроме того, аналогично делегации Канады, она считает, что число государств, равное 20, является недостаточным.

14. Г-н ДЕТЬЕ (Бельгия) заявляет, что его делегация подчиняется мнению большинства, но отдает предпочтение варианту C и отмечает, что, по ее мнению, число государств должно быть не менее 30.

15. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) указывает, что после проведения консультаций делегация Уганды и его собственная делегация принимают поправки, предусмотренные в предложении Австралии (A/CONF.89/C.2/L.18).

16. Г-н де БРУИН (Нидерланды), г-н ТЕРАШИМА (Япония), г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика), г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) и г-н КЕЛЛЕР (Либерия) высказываются за установление числа государств, равного 30.

17. Г-жа ТИЧУС-ЛОУСОН (Нигерия), г-н БЕЛЛАМИ (Австралия), г-н ХАБДУЖИ (Заир), г-н МУССО (Перу), г-н АРЕБОЛА (Куба), г-н ДЕТЛЕФСЕН (Дания) и г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки) могли бы согласиться с числом государств, равным 25.

18. Г-н МУЧУИ (Кения), г-н ХАРУН (Пакистан), г-н ДУМБА (Уганда), г-н КАНГ (Корейская Республика), г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), г-н ВИНСЕНТ (Сьерра Леоне), г-н ФАРЕС (Демократический Йемен), г-н МАФАЛДИОП (Сенегал), г-н ЕПЕС (Венесуэла), г-жа ДЗЕЙН (Гана), г-н ХЕЙНЦ (Федеративная Республика Германии), г-н НАРВАЕС (Эквадор), г-н ВАНСЕК (Объединенная Республика Камерун), г-н ГЕЙРОС (Бразилия) и г-н КАНЬЕНЬЕ (Объединенная Республика Танзания) отдают предпочтение числу государств, равному 20.

19. Г-н ДЖОМАРД (Ирак) отдает предпочтение числу государств, равному 15.

20. Г-н СЕМИКАШЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) заявляет, что для него будет приемлемо число в пределах от 15 до 30.

21. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, констатируя, что в основном были предложены такие показатели числа государств, как 20, 25 и 30, предлагает поставить их на голосование в указанном порядке.

22. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) задает вопрос о том, может ли какая-либо делегация участвовать в более чем одном голосовании.

23. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), к которому присоединяется г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), заявляет, что, если Комитет выскажется за установление числа государств, равного 20, ему не нужно будет высказываться относительно других цифр.

24. Г-н ПЕР (Франция) говорит, что, учитывая, что Индия и Уганда согласны с предложением Австралии, предусматривающим срок в один год, делегация Франции поддерживает число государств, равное 20. Поддержав предложение Австралии, Комитет сможет решить вопрос как срока, так и числа государств путем одного голосования.

25. Г-н ХЕЙНЦ (Федеративная Республика Германии) считает, что необходимо придерживаться правила 39 правил процедуры и провести сначала голосование по поправке, наиболее отличающейся по существу от первоначального предложения (A/CONF.89/C.2/L.15), то есть по поправке, предусматривающей, что Конвенция вступает в силу после сдачи на хранение 30 ратификационных грамот, а затем по поправке, предусматривающей 25 ратификационных грамот, и, наконец, по поправке, предусматривающей 20 ратификационных грамот.

26. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) отмечает, что абсолютное большинство поддержало срок в один год, предусмотренный в предложении Австралии, и что противоречия возникают лишь в связи с числом ратификационных грамот, необходимых для вступления Конвенции в силу.

27. Г-н ДЖОМАРД (Ирак) не согласен с этой точкой зрения. Он подчеркивает, что предложение Австралии основано на компромиссе, согласно которому срок в один год принимается при условии предусмотрения 20 ратификационных грамот.

28. Г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика) предлагает Комитету высказаться сначала по предложению Австралии, а затем по процедуре, предложенной представителем Федеративной Республики Германии.

29. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит предложение Австралии на голосование.

30. *Предложение принимается 49 голосами против 2 при 2 воздержавшихся.*

31. Г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика), взяв слово по порядку ведения заседания, отмечает, что с учетом замечаний, сделанных на предыдущем заседании, он полагал, что голосование касалось исключительно срока в один год, предусмотренного в предложении Австралии, а не числа ратификационных грамот.

32. Г-н де БРУИН (Нидерланды), г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) и г-н ТЕРАШИМА (Япония) поддерживают представителя Германской Демократической Республики.

33. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия), также взяв слово по порядку ведения заседания, высказывает мнение, что ситуация ясна: большинство государств одобрило предложение Австралии в целом, и поэтому предусматривается 20 ратификационных гра-

мот. Таким образом, нет никаких оснований, чтобы вновь начинать прения по данному вопросу.

34. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) отмечает, что в соответствии с правилами процедуры предложения нельзя подразделять, если автор не требует по ним раздельного голосования. В данном случае в ходе только что проведенного голосования значительное большинство высказалось одновременно за установление срока в один год и за предусмотрение 20 ратификационных грамот.

35. Г-н ХЕЙНЦ (Федеративная Республика Германии) напоминает, что до проведения голосования Председатель высказал мнение, что не существует разногласий в вопросе установления срока в один год и что сначала необходимо провести голосование исключительно по этому вопросу. Поскольку никаких возражений высказано не было, можно считать, что голосование касалось исключительно этого предложения. Такое толкование подтверждается также тем фактом, что 49 делегаций проголосовали «за» — цифра, которую ни в коем случае нельзя было бы получить, если бы речь шла о числе ратификационных грамот. В настоящее время Комитет должен провести голосование по этому вопросу, а затем по предложению Австралии в целом.

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ уточняет, что он предложил Комитету провести голосование по поправке, содержащейся в предложении Австралии, предусматривающем изменение сроков, предусмотренных в пунктах 1 и 2 первоначального предложения. Он не обращался к Комитету с просьбой высказать замечания по предложению в целом.

37. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) поясняет, что его делегация полагала, что голосование проводилось по всему тексту ее предложения. Учитывая недоразумение, к которому привело это голосование, следует провести новое голосование на основе процедуры, предложенной представителем Федеративной Республики Германии.

38. Г-н ФАХИМ (Египет) поддерживает данное предложение.

39. Г-н РАМСЕЙ (Соединенные Штаты Америки), напоминая, что согласно правилу 28 правил процедуры Председатель может разрешить рассмотрение устных поправок, предлагает Комитету провести голосование по решению о подразделении данного предложения, а затем — голосование по устной поправке, предполагающей замену 20 ратификационных грамот 30 грамотами, а затем по поправке, предполагающей 25 ратификационных грамот. И, наконец, Председатель может обратиться к Комитету с просьбой высказать свои замечания о цифре, предусмотренной в поправке Австралии.

40. Г-н СЕМИКАШЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), поддержанный г-ном ЯКОБЕУСОМ (Швеция) и г-ном ХЕЙНЦЕМ (Федеративная Республика Германии), предлагает придерживаться процедуры, предусмотренной в правиле 37 правил процедуры, касающейся раздельного голосования по предложениям. Комитет сначала проведет голосование по предложению A/CONF.89/C.2/L.18 в целом, за исключением числа ратификационных грамот и документов о принятии, утверждении или присоединении, а затем по этому числу.

41. *Предложение представителя Союза Советских Социалистических Республик принимается.*

42. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести голосование по предложению A/CONF.89/C.2/L.18, за исключением числа ратификационных грамот и документов о принятии, утверждении или присоединении.

43. *Подается 50 голосов за предложение.*

44. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ проводит раздельное голосование по предложению, предусматривающему 30 ратификационных грамот.

45. *Предложение о 30 ратификационных грамотах отклоняется 38 голосами против 14 при 2 воздержавшихся.*

46. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ проводит голосование по предложению, предусматривающему 25 ратификационных грамот.

47. *Предложение, предусматривающее 25 ратификационных грамот, отклоняется 27 голосами против 13 при 11 воздержавшихся.*

48. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование предложение, предусматривающее 20 ратификационных грамот.

49. *Предложение, предусматривающее 20 ратификационных грамот, принимается 40 голосами против 5 при 7 воздержавшихся.*

50. Г-н НАРВАЕС (Эквадор) просит отразить в кратком отчете данного заседания его полное несогласие с примененной процедурой голосования.

Статья [ ]. Пересмотр и внесение поправок

51. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета рассмотреть предложения, касающиеся пересмотра или внесения поправок в Конвенцию, которые были внесены соответственно Германской Демократической Республикой и Норвегией.

52. Г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика), представляя поправку A/CONF.89/C.2/L.6, поясняет, что делегация Германской Демократической Республики считает необходимым предложить новую статью, касающуюся пересмотра Конвенции и внесения в нее поправок. Положения пунктов 1 и 2 были разработаны, исходя из следующих соображений: с одной стороны, Конвенция может быть пересмотрена или в нее могут быть внесены поправки не иначе, как по решению значительного числа государств, которые уже являются ее участниками; с другой стороны, необходимо придерживаться той же процедуры, которая была принята в отношении Конвенции СИМ 1962

года и которая заключается в том, что любой пересмотр Конвенции или любая поправка к ней вступают в силу, если большинство в ⅔ государств — участников Конвенции ратифицировали новый документ или присоединились к нему.

53. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия), представляя поправку A/CONF.89/C.2/L.26, поясняет, что делегация Норвегии считает целесообразным включить в проект конвенции положение, касающееся пересмотра и внесения поправок.

54. Комментируя каждый пункт предложения Норвегии, г-жа Брузелиус поясняет, что пункт 1 основан на вступительных положениях других конвенций и говорит сам за себя. Пункт 2 предусматривает, что конференция может быть созвана по требованию достаточного количества Договаривающихся государств. Пункт 3, который касается решения внести поправку в Конвенцию, предусматривает процедуру, соответствующую правилам процедуры большинства конференций, которая заключается в том, что решение должно быть принято большинством в ⅔ Договаривающихся государств, присутствующих и участвующих в голосовании на такой конференции.

55. Четвертый и пятый пункты, которые, по мнению делегации Норвегии, являются взаимосвязанными, по существу соответствуют предложению Германской Демократической Республики. Пункт 4 предусматривает, что поправки должны быть ратифицированы достаточным количеством Договаривающихся государств, а пункт 5 регулирует вопрос о государствах, которые их не ратифицировали. Если один из этих двух пунктов не будет принят Комитетом, его отмена должна автоматически повлечь за собой отмену другого.

56. Наконец, делегация Норвегии придает особое значение пункту 6 своего предложения, в котором предусматривается закрытие Конвенции после вступления в силу поправки. Действительно, в прошлом наблюдались случаи, когда договоры оставались постоянно открытыми для ратификации государствами даже в том случае, если их количество сокращалось, и это являлось причиной многочисленных трудностей. Это относится к Гаагским правилам и Брюссельскому протоколу, даже если настоящая Конвенция должна их заменить, поскольку ничто в положениях этих двух документов не препятствует государствам присоединиться к ним, если они пожелают это сделать. Это соображение послужило стимулом для включения в Лондонскую конвенцию 1976 года об ограничении ответственности по морским требованиям положения, предусматривающего, что после вступления протокола в силу конвенция может быть ратифицирована лишь с внесенными в нее поправками. Такое положение является очень полезным для поддержания должного соотношения, ибо его отсутствие может вызвать путаницу, какая наблюдается в настоящее время в области перевозок воздушным транспортом, регулируемых одновременно Варшавской конвенцией, Гаагским протоколом к Варшавской конвенции, Гватемальским протоколом и Монреальским протоколом № 4, из которых ни один не закрыт для подписания государствами.

57. С другой стороны, в случае наличия желания включить положение, аналогичное тому, которое фигурирует в пункте 6 предложения Норвегии, удобнее сделать это применительно к настоящему проекту конвенции, учитывая, что, если в будущем будет принят протокол, вносящий изменения в Конвенцию, новыми положениями будут связаны лишь те страны, которые становятся сочленами, а первоначальный текст остается открытым для ратификации другими государствами.

58. Г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика) говорит, что с учетом замечаний, высказанных представителем Норвегии, относительно пунктов 4 и 5 предложения Норвегии делегация Германской Демократической Республики снимает свою поправку (A/CONF.89/C.2/L.6).

59. Г-н СЕМИКАШЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что его делегация может поддержать предложение Норвегии при условии исключения пунктов 3, 4, 5 и 6. Фактически она считает, что будущая конференция, созванная в соответствии с пунктом 2, должна сама принять решение относительно процедуры рассмотрения поправок и способов избежать коллизии положений различных конвенций.

60. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что имеются две другие поправки, а именно документ A/CONF. 89/C.2/L. 14, представленный Объединенной Республикой Танзанией, и документ A/CONF.89/C. 2/L.24, представленный Францией.

61. Г-н МЕГДЖИ (Объединенная Республика Танзания) говорит, что предложение в документе *L.*14 внесено, с тем чтобы подчеркнуть необходимость добавить новую статью, предусматривающую проведение конференции по рассмотрению действия Конвенции без указания на способы работы этой конференции. Делегация Танзании поддерживает предложение Норвегии; тем не менее она желает, чтобы конференция была обязательно проведена по истечении определенного периода, например трех лет, и чтобы возможность внесения поправок в Конвенцию не представлялась на решение большинства в ⅔ голосов. Если будут учтены эти замечания, Танзания может снять свое предложение.

62. Г-н ПЕР (Франция) говорит, что делегация Франции отдает предпочтение решению, предложенному представителем Советского Союза, а именно принятию двух пунктов предложения Норвегии и исключению остальных пунктов. Однако он хотел бы обратить внимание на те опасности, которые могут возникнуть в связи с четырьмя последними положениями, в частности на пункт 5. То, что две трети государств проголосовали в пользу поправки к Конвенции, означает, что у одной трети

не остается иного выбора, кроме как исключить себя из-под действия преимуществ Конвенции. Учитывая положение об автоматической денонсации, содержащееся в Брюссельской конвенции 1924 года, по которому делегация Франции уже высказала свою озабоченность, эти государства рискуют оказаться в абсолютном юридическом вакууме, так как они будут лишены преимуществ настоящей Конвенции и не будут иметь возможности снова воспользоваться положениями Конвенции 1924 года. Кроме того, помимо важности сохранения государственного суверенитета, сильные аргументы в практическом плане говорят в пользу исключения этих положений.

63. Г-н де БРУИН (Нидерланды) поддерживает предложение Норвегии, за исключением пункта 1, который дает депозитарию полномочия на созыв конференции — тогда как это право дается только Договаривающимся государствам, — и пункта 5, который лишает преимуществ Конвенции слишком большое количество государств, как это отметил представитель Франции.

64. Г-н НЗАПУ (Заир) поддерживает пункты 1 и 2 предложения Норвегии, однако не желает поддержать пункт 3, так как считает, что целесообразно оставить проблему разработки своих собственных правил на рассмотрение будущей конференции. Что касается пункта 4, то оратор считает возможным выработать приемлемый текст этого пункта. Пункт 5, напротив, не является для него приемлемым, так как согласно мнению представителя Франции он исключает значительную часть государств, являющихся участниками Конвенции. Пункт 6 дает возможность избежать применения многочисленных режимов в рамках одной Конвенции. Поэтому он обращается с просьбой еще глубже изучить предложение Норвегии.

65. Что касается предложения Франции (A/CONF. 89/C.2/L.24), то его следует передать на рассмотрение Первого комитета.

66. Г-н ТЕРАШИМА (Япония), присоединяясь к мнению представителя Советского Союза, считает, что лишь пункты 1 и 2 предложения Норвегии должны быть сохранены. Оратор не может согласиться с пунктами 3 и 4, так как, по его мнению, соответствующие правила должны быть установлены на будущей конференции. Он решительно выступает против пункта 5 по причинам, указанным представителем Франции. Формулировка, предложенная в пункте 6, по мнению оратора, является полностью неприемлемой для Конвенции такого характера. Оратор желает отметить в этой связи, что Лондонская конвенция 1976 года об ограничении ответственности по морским требованиям, на которую ссылался представитель Норвегии, содержит формулу несколько иного содержания. В частности, в пункте 3 статьи 20 говорится, что после даты вступления в силу поправки к настоящей Конвенции любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение, считается относящимся к Конвенции с поправкой, если только в этом документе не выражено противоположное намерение.

67. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) поддерживает текст Норвегии, однако предлагает исключить пункт 1, так как созыв конференции — это обязанность договаривающихся государств, а не депозитария. Аргумент, выдвинутый представителем Франции, относительно пункта 5 оратор не считает убедительным, так как в Конвенцию не может быть внесена поправка иначе, как большинством в ⅔ договаривающихся государств; государства, которые не ратифицируют поправку, будут представлять собой лишь незначительное меньшинство. Представитель Бразилии считает, что, учитывая быстрый технический прогресс и постоянное развитие международной торговли, необходимо иметь возможность вносить изменения в Конвенцию. Поэтому он высказывается за определенную гибкость.

68. Г-н СЕМИКАШЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) отмечает, что пункт 1 предложения Норвегии говорит лишь о том, что «Депозитарий может созвать конференцию».

69. Г-н ГЕЙРОС (Бразилия) говорит, что, хотя пункт 1 представляет Генеральному секретарю ООН инициативу созыва конференции, это несовместимо с положением пункта 2, согласно которому конференция может быть созвана не иначе, как «по просьбе не менее ⅓ Договаривающихся государств».

70. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) согласна, учитывая высказанные возражения, исключить пункты 3, 4 и 5 из своего предложения.

71. Г-н ХАНКЕ (Германская Демократическая Республика) говорит, что не будет тем не менее вновь представлять свое предложение (A/CONF. 89/C. 2/L.6), которое, по всей вероятности, не будет принято.

72. Г-н БЕЛЛАМИ (Австралия) находит, что предложение Франции имеет большие достоинства (A/CONF.89/C.2/L.24), и считает, что, очевидно, можно относительно легко пересмотреть суммы ограничения ответственности. Однако, по его мнению, поправки по существу требуют установления более подробной и, очевидно, более сложной процедуры.

73. Что касается предложений Норвегии (A/CONF. 89/C.2/L.26), то представитель Австралии считает, как и представитель Бразилии, что следует изъять пункт 1, который предоставляет депозитарию все полномочия для созыва конференции по своему усмотрению. Он возражает также против пункта 6, поскольку с изъятием пунктов 3 и 4 будет отсутствовать какая-либо гарантия того, что поправка будет одобрена значительным большинством договаривающихся государств. Таким образом, если применить положения пункта 6 к Гаагским правилам, то можно будет констатировать, что Протокол 1968 года, внесший изменения в Брюссельскую

конвенцию 1924 года и ратифицированный десятью государствами, предполагал бы закрытие этой Конвенции, что необходимо избежать в случае настоящей Конвенции. С другой стороны, пункт 6 в своей настоящей формулировке позволяет сделать вывод, что Конвенция с внесенными в нее поправками распространяется ретроактивно на документы, сданные на хранение перед вступлением в силу поправки, что также необходимо избежать.

74. Г-н ЕПЕС (Венесуэла) поддерживает в принципе предложение Норвегии, поскольку ему представляется полезным созыв конференции в целях внесения поправок в Конвенцию. Однако, как и представитель Бразилии, он считает, что необходимо изъять пункт 1, поскольку не депозитарию, а договаривающимся государствам принадлежит право созыва конференции. По его мнению, для того чтобы такая конференция была полезной, между вступлением в силу Конвенции и созывом конференции должен пройти определенный период. Таким образом, он предлагает добавить в начало пункта 2 слова «Через три года после вступления в силу Конвенции».

75. Г-н ПАВЕРА (Чехословакия) считает, что созыв конференции для пересмотра Конвенции или внесения в нее поправок является полезным. Таким образом, он поддерживает без оговорок пункты 1 и 2 предложения Норвегии. Эти два пункта представляются ему достаточными, поскольку он, как и представитель Советского Союза, считает, что все другие решения должны приниматься конференцией.

76. Г-н ПАЛМЕР (Соединенное Королевство) согласен в принципе с предложением Норвегии, однако разделяет мнение представителя Франции в отношении пункта 5, который был снят.

77. Что касается пересмотра сумм ограничения ответственности, то он опасается, не придется ли Первому комитету вновь рассмотреть этот вопрос во время повторного изучения статьи 6. Ему представляется, что предложение Франции по этому вопросу трудно принять, поскольку оно устанавливает слишком жесткие сроки для созыва конференции по пересмотру и не учитывает положение государств, которые не согласны с пересмотром сумм ограничения ответственности. По его мнению, было бы лучше сказать, что конференции по пересмотру созываются «по требованию Договаривающихся государств».

78. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) считает необходимым включить в Конвенцию положение, относящееся к ее пересмотру. Он напоминает, что положение такого рода можно встретить во многих международных конвенциях — в частности, в Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне, Конвенции об открытом море, Конвенции о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря и Конвенции о континентальном шельфе, подписанных в Женеве в 1958 году. Однако положения о пересмотре, включенные в эти конвенции, сформулированы значительно проще. Так, все четыре женевские конвенции 1958 года по вопросам морского права содержат следующие положения о пересмотре:

> «1. По истечении пяти лет со дня вступления настоящей Конвенции в силу каждая из Договаривающихся Сторон может в любое время посредством письменного заявления на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций просить о пересмотре настоящей Конвенции.
>
> 2. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций постановляет, в соответствующих случаях, о подлежащих принятию в связи с этим заявлением мерах».

Таким образом, речь здесь идет о типовой статье, которую необходимо полностью включить в настоящую Конвенцию.

79. Пункт 6 обусловливает возникновение серьезной проблемы, поскольку не ясно, будут ли государства в случае внесения поправок в Конвенцию иметь возможность ратифицировать старую Конвенцию, игнорируя поправки, или же они должны будут ратифицировать измененную Конвенцию. Следовательно, эта статья может вызвать большую путаницу в законодательстве в области международных перевозок, поскольку некоторые государства будут сторонами первоначальной Конвенции, другие — сторонами поправки, а третьи — одновременно Конвенции и поправки. Представитель Индии считает, таким образом, предпочтительным использовать типовую формулировку, фигурирующую в женевских конвенциях по морскому праву, которая не вызывает никаких проблем.

80. Г-н ЯКОБЕУС (Швеция) поддерживает предложение Норвегии, однако разделяет оговорки, сделанные рядом делегаций в отношении пункта 6.

81. Г-жа ТИЧУС-ЛОУСОН (Нигерия) поддерживает пункты 2 и 6 предложения Норвегии, однако, как и представитель Бразилии, считает, что пункт 1 должен быть изъят.

82. Г-н ХЕЙНЦ (Федеративная Республика Германии) поддерживает пункт 2 предложения Норвегии.

83. Г-н МУЧУИ (Кения) также поддерживает пункт 2 предложения Норвегии, однако не может поддержать пункт 1, который предоставляет Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций все полномочия в отношении созыва конференции по пересмотру. Он одобряет пункт 6, поскольку считает, что после вступления в силу поправки к Конвенции государства не должны иметь права ратифицировать первоначальную Конвенцию, не учитывающую поправок.

84. Г-н де БРУИН (Нидерланды) не может больше поддерживать предложение Норвегии, поскольку пункты 3, 4 и 5 были исключены. Он высказывает в отношении предложения Франции (A/CONF.89/C.2/L.24) те же сомнения, что и представитель Сое-

диненного Королевства, поскольку из этого предложения недостаточно ясно вытекает, действует ли поправка в отношении всех договаривающихся сторон или лишь в отношении тех сторон, которые с ней согласились.

85. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) отмечает, что Лондонская конвенция 1976 года об ограничении ответственности по морским протестам, принятая ИМКО, содержит в пункте 1 статьи 20 положение, аналогичное положению, содержащемуся в пункте 1 предложения Норвегии, поскольку именно ИМКО как депозитарию принадлежит право созыва конференции с целью пересмотра Конвенции или внесения в нее поправок. Однако ИМКО ни разу не злоупотребляла своими возможностями в этой области, как это не будет делать и Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций в отношении настоящей Конвенции.

86. Г-н ПЕР (Франция) отмечает в свою очередь, что пункты 1, 2 и 6 предложения Норвегии не являются чем-то новым, поскольку их можно встретить в Афинской конвенции 1974 года о морской перевозке пассажиров и их багажа. Он высказывается в пользу сохранения этих трех пунктов.

87. Что касается предложения его делегации, то он хотел бы, касаясь подпункта *c*, уточнить, что государства, которые не могут согласиться с новыми суммами ограничения ответственности, установленными в поправках, по-прежнему будут применять старые суммы. Он, со своей стороны, не видит никаких трудностей с направлением этого предложения в Первый комитет.

88. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, если нет возражений, он будет считать, что Комитет постановил направить новую статью, предложенную Францией (A/CONF.89/C.2/L.24), в Первый комитет.

89. *Предложение принимается.*

90. Г-жа БРУЗЕЛИУС (Норвегия) снимает пункт 1 текста, предложенного ее делегацией.

91. Г-н ДИТС (секретарь Комиссии) говорит, что трудно дать точный подсчет финансовых последствий планируемой конференции. Однако он хотел бы уточнить, что расходы по этой конференции могут быть проведены по бюджету Организации Объединенных Наций лишь в том случае, если Генеральная Ассамблея примет соответствующее решение. В противном случае расходы по конференции должны нести государства — участники Конвенции.

92. Г-н КРИШНАМУРТИ (Индия) предлагает включить в текст Конвенции следующую статью:

Статья [ ]. Пересмотр

1. По истечении пяти лет со дня вступления настоящей Конвенции в силу каждая из Договаривающихся Сторон может в любое время посредством письменного заявления на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций просить о пересмотре настоящей Конвенции.

2. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций постановляет, в соответствующих случаях, о подлежащих принятию в связи с этим заявлением мерах»[1].

93. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование предложение Индии.

94. *Предложение Индии отклоняется 20 голосами против 11 при 20 воздержавшихся.*

95. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету провести последовательное голосование по пунктам 2 и 6 предложения Норвегии (A/CONF.89/C.2/L.26).

96. *Пункт 2 принимается 46 голосами против 1 при 1 воздержавшемся.*

97. *Пункт 6 принимается 4 голосами против 5 при 7 воздержавшихся.*

Заключительные положения (окончание)*

98. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает, чтобы после слова «Гамбурге» были включены слова «тридцать первого марта тысяча девятьсот семьдесят восьмого года» и чтобы Редакционному комитету было передано следующее заключительное положение:

«В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию».

99. *Предложение принимается.*

Завершение работы Комитета

100. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ объявляет о завершении работы Комитета.

Заседание закрывается в 20 час. 30 мин.

[1] Второе предложение представителя Индии в отношении поправок к Конвенции не рассматривалось.

* Возобновление работы 7-го заседания.

كيفية الحصول على منشورات الامم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الامم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع انحاء العالم . استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب الى : الامم المتحدة ،قسم البيع في نيويورك او في جنيف .

如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

Litho in United Nations, New York
40446—June 1981—150

Price: $U.S. 26.00

United Nations publication
Sales No. R.80.VIII.1