

**КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ВОПРОСУ
ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ОПЕРАТОРОВ
ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ
В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ**

Вена, 2–19 апреля 1991 года

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ

**Документы Конференции
и
краткие отчеты пленарных заседаний
и заседаний главных комитетов**



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Нью-Йорк, 1993 год

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ ЗАМЕЧАНИЕ

Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 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, содержащиеся в настоящем томе, первоначально были распространены в качестве документов A/CONF.152/SR.1-9, A/CONF.152/C.1/SR.1-18 и A/CONF.152/C.2/SR.1-4. Они включают поправки к предварительным кратким отчетам, представленные делегациями, а также редакционные изменения, которые были сочтены необходимыми.

* * *

В настоящем издании сохранены названия и обозначения стран, которые использовались в момент первой публикации первоначальных документов.

* * *

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса страны, территории, города или района или их властей, или относительно делимитации их границ.

A/CONF.152/14

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

В продаже под № R.93.XI.3

СОДЕРЖАНИЕ

Страница

Выдержки из резолюции Генеральной Ассамблеи о созыве Конференции	1
Должностные лица Конференции и ее комитетов	2
Секретариат Конференции	2
Повестка дня	3
Правила процедуры	4
Индекс документов Конференции	15

Часть I

ДОКУМЕНТЫ КОНФЕРЕНЦИИ

Предложения, доклады и другие документы

A. Доклад Комитета по проверке полномочий (A/CONF.152/8/Rev.1*)	23
B. Историческая справка к проекту конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (A/CONF.152/6)	24
C. Текст проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, принятый Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (A/CONF.152/5)	26
D. Компиляция комментариев и предложений правительств и международных организаций по проекту конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (A/CONF.152/7 и Add.1 и 2)	34
E. Доклад Первого комитета (A/CONF.152/9)	63
F. Доклад Второго комитета (A/CONF.152/10 и Add.1)	93
G. Проект статей 1-16 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, принятый Первым комитетом (A/CONF.152/11)	102
H. Проект статей 17-25 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, подготовленный Редакционным комитетом и утвержденный Вторым комитетом (A/CONF.152/12)	107
I. Проект статей проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, подготовленный или утвержденный Первым комитетом (A/CONF.152/DC/L.2-6)	110
1. Изменения в статьях 1, 3, 4, 5 и 6, принятые Первым комитетом до 8 апреля 1991 года (A/CONF.152/DC/L.2)	110
2. Статьи 1, 3, 4 и 5 (A/CONF.152/DC/L.3)	111
3. Изменения в статьях 18, 19, 21, 23 и 25, принятые Вторым комитетом (A/CONF.152/DC/L.4)	112
4. Статьи 4, 6-9, 17, 18, 21-25 (A/CONF.152/DC/L.5)	113
5. Изменения в статьях 19 и 21, принятые Вторым комитетом (A/CONF.152/DC/L.6)	117
J. Предложения и поправки, представленные пленарному заседанию (A/CONF.152/L.2-7)	117

Заключительный акт Конференции Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (A/CONF.152/13).....	120
---	-----

Конвенция Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (A/CONF.152/13, приложение).....	123
--	-----

Часть II

КРАТКИЕ ОТЧЕТЫ

Краткие отчеты пленарных заседаний

1-е пленарное заседание

Вторник, 2 апреля 1991 года, 10 час. 30 мин.

ПУНКТ 1 ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Открытие Конференции	135
----------------------------	-----

ПУНКТ 2 ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы Председателя	136
---------------------------	-----

2-е пленарное заседание

Вторник, 2 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение повестки дня	136
--------------------------------	-----

ПУНКТ 4 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение правил процедуры	136
------------------------------------	-----

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы заместителей Председателя Конференции и председателей главных комитетов	136
--	-----

ПУНКТ 6 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Полномочия представителей на Конференции:

а) назначение Комитета по проверке полномочий	136
---	-----

ПУНКТ 8 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Организация работы	137
--------------------------	-----

ПУНКТ 9 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение вопроса об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле в соответствии с резолюцией 44/33 Генеральной Ассамблеи от 4 декабря 1989 года.....	137
---	-----

3-е пленарное заседаниеСреда, 3 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы заместителей Председателя Конференции и председателей главных комитетов (<u>продолжение</u>)	138
--	-----

4-е пленарное заседаниеПятница, 5 апреля 1991 года, 16 час. 55 мин.

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы заместителей Председателя Конференции и председателей главных комитетов (<u>продолжение</u>)	139
--	-----

ПУНКТ 7 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Назначение членов Редакционного комитета	139
--	-----

ПУНКТ 6 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Полномочия представителей на Конференции (<u>продолжение</u>) а) назначение Комитета по проверке полномочий (<u>продолжение</u>)	139
---	-----

5-е пленарное заседаниеПонедельник, 8 апреля 1991 года, 16 час. 35 мин.

ПУНКТ 7 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Назначение членов Редакционного комитета (<u>окончание</u>)	140
---	-----

ПУНКТ 6 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Полномочия представителей на Конференции (<u>продолжение</u>) а) назначение Комитета по проверке полномочий (<u>продолжение</u>)	140
---	-----

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы заместителей Председателя Конференции и председателей главных комитетов (<u>окончание</u>)	140
--	-----

6-е пленарное заседаниеВторник, 16 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 9 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение вопроса об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле в соответствии с резолюцией 44/33 Генеральной Ассамблеи от 4 декабря 1989 года (<u>продолжение</u>)	141
---	-----

Проект конвенции об ответственности операторов транспортных
терминалов в международной торговле

Название Конвенции	141
Статья 1	145
Статья 2	145

	<u>Страница</u>
Статья 3	146
Статья 4	146
Статья 5	146
Статья 6	146
Статья 7	146
Статья 8	146

7-е пленарное заседание

Среда, 17 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 9 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение вопроса об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле в соответствии с резолюцией 44/33 Генеральной Ассамблеи от 4 декабря 1989 года (продолжение) 147

Проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 9	147
Статья 10	149
Статья 11	149
Статья 12	149
Статья 13	149
Статья 14	149
Статья 15	149
Статья 16	149
Статья 17	150
Статья 18	150
Статья 19	150
Статья 20	150
Статья 21	150
Статья 22	152

8-е пленарное заседание

Среда, 17 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

ПУНКТ 9 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение вопроса об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле в соответствии с резолюцией 44/33 Генеральной Ассамблеи от 4 декабря 1989 года (окончание)..... 152

Проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (окончание)..... 153

Статья 22 (<u>окончание</u>)	153
Статья 23	153
Статья 24	153
Статья 25	153
Преамбула	154

ПУНКТ 10 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Принятие Конвенции и других соответствующих документов, а также Заключительного акта Конференции 156

ПУНКТ 6 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Полномочия представителей на Конференции (окончание)
b) доклад Комитета по проверке полномочий 157

ПУНКТ 10 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Принятие Конвенции и других соответствующих документов, а также Заключительного акта Конференции (<u>окончание</u>)	158
--	-----

9-е пленарное заседаниеПятница, 19 апреля 1991 года, 10 час. 30 мин.

ПУНКТ 11 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Подписание Заключительного акта, Конвенции и других документов	158
--	-----

ПУНКТ 12 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Заккрытие Конференции	158
-----------------------------	-----

Краткие отчеты заседаний Первого комитета1-е заседаниеСреда, 3 апреля 1991 года, 10 час. 00 мин.

ПУНКТ 1 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Утверждение повестки дня	159
--------------------------------	-----

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле

Статья 1(a)	159
-------------------	-----

2-е заседаниеСреда, 3 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 1(a) (<u>продолжение</u>)... ..	164
Статья 1(b)	166
Статья 1(c)	167

3-е заседаниеЧетверг, 4 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 1(d)	171
Статья 1(e) и (f)	172

Статья 1, предложения о внесении новых пунктов	173
Статья 1(а) (<u>продолжение</u>)	175
Статья 1, предложения о внесении новых пунктов (<u>продолжение</u>)	175

4-е заседание

Четверг, 4 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 3	177
----------------	-----

ПУНКТ 2 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы заместителя Председателя и Докладчика	182
--	-----

5-е заседание

Пятница, 5 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Предложение относительно новой статьи	182
Статья 1, предложение относительно новых подпунктов (<u>продолжение</u>)	183
Статья 4	184

6-е заседание

Пятница, 5 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 4 (<u>продолжение</u>)	187
---------------------------------------	-----

ПУНКТ 2 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Выборы заместителя Председателя и Докладчика (<u>окончание</u>)	191
---	-----

7-е заседание

Понедельник, 8 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 4 (<u>продолжение</u>)	191
Статья 3 (<u>продолжение</u>)	192
Статья 1, предложения относительно новых подпунктов (<u>продолжение</u>)	193
Статья 5	193

8-е заседаниеПонедельник, 8 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 5 (<u>продолжение</u>)	197
Статья 6	200

9-е заседаниеВторник, 9 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 6 (<u>продолжение</u>)	204
---------------------------------------	-----

10-е заседаниеВторник, 9 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 6 (<u>окончание</u>)	209
Новая статья 6 бис	212

11-е заседаниеСреда, 10 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 4 (<u>окончание</u>)	217
Статья 1, предложения относительно новых подпунктов (<u>продолжение</u>)	218
Статья 7	219
Статья 8	219
Статья 9	221

12-е заседаниеСреда, 10 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 9 (<u>окончание</u>)	224
Статья 10	227

13-е заседаниеЧетверг, 11 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 10 (<u>окончание</u>)	233
Статья 11	237

14-е заседаниеЧетверг, 11 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статья 11 (<u>окончание</u>)	240
Статья 12	241
Статья 15	246
Статья 16	247

15-е заседаниеПятница, 12 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статьи 1 (предложения относительно новых подпунктов), 2 и 15 (<u>продолжение</u>) ..	247
--	-----

16-е заседаниеПятница, 12 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение)

Статьи 1, 2 и 15 (<u>окончание</u>)	254
Статья 13 (<u>окончание</u>)	256
Статья 20	256
Предложение относительно новой статьи	257
Статья 5 (<u>окончание</u>)	258
Статья 12 (<u>окончание</u>)	259

17-е заседаниеПонедельник, 15 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (окончание)

Статья 14	259
ПУНКТ 4 ПОВЕСТКИ ДНЯ	
Рассмотрение доклада Редакционного комитета Комитету	259

18-е заседание

Среда, 17 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ	
Рассмотрение доклада Комитета пленарному заседанию Конференции	261
Завершение работы Комитета	262

Краткие отчеты заседаний Второго комитета1-е заседание

Понедельник, 8 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 1 ПОВЕСТКИ ДНЯ	
Утверждение повестки дня	263
ПУНКТ 2 ПОВЕСТКИ ДНЯ	
Выборы заместителя Председателя и Докладчика	263
ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ	
Рассмотрение статей 17-19 и 21-25 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле	
Статья 17	263
Статья 18	263
Статья 19	263
Статья 22	264
Статья 23	264
Статья 24	264
Статья 25	265

2-е заседание

Среда, 10 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 2 ПОВЕСТКИ ДНЯ	
Выборы заместителя Председателя и Докладчика (<u>окончание</u>)	265
ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ	
Рассмотрение статей 17-19 и 21-25 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (<u>окончание</u>)	
Статья 19 (<u>окончание</u>)	265
Статья 21	266
Заключительная формула	268

3-е заседаниеПятница, 12 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

ПУНКТ 4 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение доклада Редакционного комитета Комитету 268

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение доклада Комитета пленарному заседанию Конференций 268

4-е заседаниеПонедельник, 15 апреля 1991 года, 11 час. 45 мин.

ПУНКТ 4 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение доклада Редакционного комитета Комитету (окончание) 269

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Рассмотрение доклада Комитета пленарному заседанию Конференции (окончание) . 269

Завершение работы Комитета 269

ВЫДЕРЖКИ ИЗ РЕЗОЛЮЦИИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ О СОЗЫВЕ КОНФЕРЕНЦИИ*

Резолюция 44/33. Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее двадцать второй сессии

Генеральная Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию 2205 (XXI) от 17 декабря 1966 года, которой она учредила Комиссию Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, поручив ей содействовать прогрессивному согласованию и унификации права международной торговли и в этой связи учитывать интересы всех народов, в особенности интересы развивающихся стран, в деле широкого развития международной торговли, а также на свою резолюцию 43/166 от 9 декабря 1988 года,

вновь подтверждая свою убежденность в том, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли, сокращая или устраняя правовые препятствия в международной торговле, особенно препятствия, влияющие на развивающиеся страны, в значительной степени содействовали бы всеобщему экономическому сотрудничеству между всеми государствами на основе равенства, справедливости и общих интересов, делу ликвидации дискриминации в международной торговле и, таким образом, благосостоянию всех народов,

рассмотрев доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее двадцать второй сессии 1/,

отмечая, что Комиссия приняла проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 2/ и в изложенном в пункте 225 ее доклада решении рекомендовала Генеральной Ассамблее созвать в 1991 году международную конференцию полномочных представителей продолжительностью три недели, чтобы на основе проекта конвенции заключить конвенцию об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле,

...

4. выражает признательность Комиссии за проделанную ценную работу по подготовке проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле;

5. постановляет созвать 2-19 апреля 1991 года в Вене международную конференцию полномочных представителей с целью рассмотреть проект конвенции, подготовленный Комиссией, и материализовать результаты ее работы в конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле;

6. просит Генерального секретаря:

a) пригласить все государства принять участие в конференции;

b) пригласить представителей организаций, которые получили постоянно действующее приглашение от Генеральной Ассамблеи участвовать в качестве наблюдателей в сессиях и работе всех международных конференций, созываемых под ее эгидой, принять участие в конференции в таком качестве в соответствии с резолюциями Ассамблеи 3237 (XXIX) от 22 ноября 1974 года и 31/152 от 20 декабря 1976 года;

c) пригласить представителей национально-освободительных движений, признанных в своем регионе Организацией африканского единства, принять участие в конференции в качестве наблюдателей в соответствии с резолюцией 3280 (XXIX) Генеральной Ассамблеи от 10 декабря 1974 года;

d) предложить специализированным учреждениям и Международному агентству по атомной энергии, а также заинтересованным органам Организации Объединенных Наций и заинтересованным международным организациям направить на конференцию наблюдателей;

...

*Резолюция 44/33 также издана в качестве документа A/CONF.152/1.

1/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/44/17).

2/ Там же, приложение I.

ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА КОНФЕРЕНЦИИ И ЕЕ КОМИТЕТОВ

Председатель Конференции

г-н Хосе Мария Абаскал Самора (Мексика)

Заместители Председателя Конференции

Представители следующих государств: Австралии, Аргентины, Белорусской Советской Социалистической Республики, Бельгии, Болгарии, Габона, Египта, Индонезии, Ирана (Исламской Республики), Испании, Италии, Китая, Марокко, Нигерии, Союза Советских Социалистических Республик, Филиппин, Швеции, Югославии и Японии.

Первый комитет

Председатель: г-н Жан-Поль Беродо (Франция)

Заместитель Председателя: г-н Мажмуд Солиман (Египет)

Докладчик: г-н Аббас Сафариан Нематабад (Исламская Республика Иран)

Второй комитет

Председатель: г-жа Елена Вилус (Югославия)

Заместитель Председателя: г-н Кен Фуджисита (Япония)

Докладчик: г-жа Сильвия Штрольц (Австрия)

Редакционный комитет

Председатель: г-н П.К. Рао (Индия)

Члены: Гвинея, Германия, Египет, Испания, Китай, Марокко, Мексика, Нигерия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Украинская Советская Социалистическая Республика, Филиппины и Франция.

Комитет по проверке полномочий

Председатель: г-н Росс Хорнби (Канада)

Члены: Аргентина, Гвинея, Иран (Исламская Республика), Канада, Китай, Лесото, Мексика, Соединенные Штаты Америки и Украинская Советская Социалистическая Республика.

Секретариат Конференции

Г-н Карл-Аугуст Флейшхауэр, заместитель Генерального секретаря по правовым вопросам, Юрисконсульт, Управление по правовым вопросам (представитель Генерального секретаря Организации Объединенных Наций).

Г-н Эрик Э. Бергстен, Секретарь ЮНСИТРАЛ и начальник Отделения по праву международной торговли, Управление по правовым вопросам (Исполнительный секретарь Конференции).

Г-н Герольд Херрманн, старший сотрудник по правовым вопросам, Отделение по праву международной торговли, Управление по правовым вопросам (помощник Исполнительного секретаря Конференции).

Г-н Кваме Опоку, старший сотрудник по правовым вопросам, Отделение Организации Объединенных Наций в Вене (Секретарь Комитета по проверке полномочий).

Г-н Стивен Р. Кац, сотрудник по правовым вопросам, Отдел по общеправовым вопросам, Управление по правовым вопросам (Секретарь Первого комитета).

Г-н Эрней Секолец, сотрудник по правовым вопросам, Отделение по праву международной торговли, Управление по правовым вопросам (помощник Секретаря Конференции).

Г-н Семен Сагайдачный, сотрудник по правовым вопросам, Отделение по праву международной торговли, Управление по правовым вопросам (Секретарь Второго комитета).

Г-н Р.С. Габи, сотрудник по правовым вопросам, Отделение по праву международной торговли, Управление по правовым вопросам (помощник Секретаря Конференции).

Г-н Муна Ндуло, сотрудник по правовым вопросам, Отделение по праву международной торговли, Управление по правовым вопросам (помощник Секретаря Конференции).

Г-н Рено Сорбель, сотрудник по правовым вопросам, Отделение по праву международной торговли, Управление по правовым вопросам (помощник Секретаря Конференции).

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:
 - а) назначение Комитета по проверке полномочий;
 - б) доклад Комитета по проверке полномочий.
7. Назначение членов Редакционного комитета.
8. Организация работы.
9. Рассмотрение вопроса об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле в соответствии с резолюцией 44/33 Генеральной Ассамблеи от 4 декабря 1989 года.
10. Принятие Конвенции и других соответствующих документов, а также Заключительного акта Конференции.
11. Подписание Заключительного акта, Конвенции и других документов.
12. Закрытие Конференции.

*Принята Конференцией на ее 2-м пленарном заседании.

ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ*

I. ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО И ПОЛНОМОЧИЯ

Состав делегаций

Правило 1

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

Заместители представителей и советники

Правило 2

Глава делегации может поручить заместителю представителя или советнику выполнять обязанности представителя.

Полномочия

Правило 3

Полномочия глав делегаций и список представителей, заместителей представителей и советников представляются Исполнительному секретарю Конференции по возможности не позже чем через двадцать четыре часа после открытия Конференции и могут представляться Исполнительному секретарю до открытия Конференции. Все последующие изменения в составе делегаций также доводятся до сведения Исполнительного секретаря. Полномочия выдаются главой государства, главой правительства или министром иностранных дел.

Комитет по проверке полномочий

Правило 4

В начале Конференции назначается Комитет по проверке полномочий в составе девяти членов. При определении его состава за основу принимается состав Комитета по проверке полномочий Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций на ее сорок пятой сессии. Он проверяет полномочия делегаций и немедленно представляет свой доклад Конференции.

Временное участие в работе Конференции

Правило 5

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

II. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА

Выборы

Правило 6

Конференция избирает из числа глав делегаций или представителей участвующих государств следующих должностных лиц: Председателя и двадцать два заместителя Председателя, председателей каждого главного комитета, создание которых предусмотрено в правиле 46, а также Председателя Редакционного комитета, создание которого предусмотрено в правиле 47. Эти должностные лица избираются на такой основе, чтобы обеспечить представительный характер Генерального комитета. Конференция может также избрать таких других должностных лиц, каких она сочтет необходимыми для осуществления своих функций.

* Приняты Конференцией на ее 2-м пленарном заседании. Этот текст аналогичен тексту предварительных правил процедуры (A/CONF.152/3), за исключением некоторых изменений, принятых на 4-м пленарном заседании.

Общие права Председателя

Правило 7

1. Помимо осуществления прав, предоставленных ему или ей другими положениями настоящих правил, Председатель председательствует на пленарных заседаниях Конференции, объявляет об открытии и закрытии каждого заседания, руководит прениями, следит за соблюдением настоящих правил, предоставляет слово, содействует достижению общего согласия, информирует Генеральный комитет об усилиях по достижению общего согласия, 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.

Исполняющий обязанности Председателя

Правило 8

1. Если Председатель считает необходимым не присутствовать на заседании или на любой части заседания, он или она 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 9

Если Председатель не в состоянии выполнять свои функции, то избирается новый Председатель.

Председатель не голосует

Правило 10

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

III. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Состав

Правило 11

Создается Генеральный комитет в составе 26 членов, в число которых входят Председатель и заместители Председателя Конференции, председатели главных комитетов и Председатель Редакционного комитета. Председатель Конференции или, в его или ее отсутствие, назначенный им или ею один из заместителей Председателя выполняет обязанности Председателя Генерального комитета.

Замещающие члены

Правило 12

Если Председатель или заместитель Председателя Конференции вынужден не присутствовать на заседании Генерального комитета, он или она может поручить одному из членов своей делегации заседать и голосовать в Комитете. На случай своего отсутствия Председатель главного комитета назначает на свое место заместителя Председателя этого Комитета, а Председатель Редакционного комитета назначает одного из членов Редакционного комитета. Когда он или она является членом Генерального комитета, заместитель Председателя главного комитета или член Редакционного комитета не имеет права участвовать в голосовании, если он или она входит в ту же делегацию, что и другой член Генерального комитета.

Функции

Правило 13

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

IV. СЕКРЕТАРИАТ

Обязанности Генерального секретаря

Правило 14

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

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

Обязанности секретариата

Правило 15

Секретариат Конференции в соответствии с настоящими правилами:

- a) обеспечивает устный перевод выступлений на заседаниях;
- 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 магнитофонную запись заседаний и организует хранение таких записей;
- f) организует хранение документов Конференции в архивах Организации Объединенных Наций и отвечает за их сохранность;
- g) выполняет всю прочую работу, которая требуется Конференции.

Заявления секретариата

Правило 16

Во исполнение обязанностей, упомянутых в правилах 14 и 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.

V. ОТКРЫТИЕ КОНФЕРЕНЦИИ

Временный Председатель

Правило 17

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций или в его отсутствие его представитель открывает первое заседание Конференции и выполняет обязанности Председателя до избрания Конференцией своего Председателя.

Организационные решения

Правило 18

Конференция, по возможности, на своем первом заседании: а) утверждает свои правила процедуры; б) избирает своих должностных лиц и учреждает свои вспомогательные органы; с) утверждает свою повестку дня, проект которой до такого утверждения является предварительной повесткой дня Конференции; и d) принимает решения относительно организации своей работы.

VI. ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЙ

Кворум

Правило 19

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

Выступления

Правило 20

1. Никто не может выступать на Конференции, не получив предварительного разрешения Председателя. В соответствии с правилами 21, 22, 24, 25 и 27 Председатель предоставляет слово ораторам в том порядке, в каком они заявили о своем желании выступить. На секретариат возлагается обязанность составлять список таких ораторов. Председатель может призвать оратора к порядку, если его или ее 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 таких ограничений и два - против него. Если прения были ограничены и оратор превысил предоставленное время, Председатель немедленно призывает его или ее к порядку.

Внеочередные выступления

Правило 21

Председателю или докладчику какого-либо комитета или представителю подкомитета или рабочей группы может быть предоставлено слово вне очереди для разъяснения заключений, к которым пришел их комитет, подкомитет или рабочая группа.

Выступления по порядку ведения заседания

Правило 22

В ходе 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. Представитель, выступающий по порядку ведения заседания, не может говорить по существу обсуждаемого вопроса.

Прекращение записи ораторов

Правило 23

В ходе прений Председатель может огласить список ораторов и с согласия Конференции объявить о прекращении записи ораторов.

Право на ответ

Правило 24

1. Несмотря на правило 23, Председатель предоставляет право на ответ представителю любого государства, участвующего в Конференции, который обращается с такой просьбой. Возможность выступить с ответом может быть предоставлена любому другому представителю.

2. Ответы на основании настоящего правила даются в конце последнего заседания дня или по завершении рассмотрения соответствующего вопроса, если это происходит раньше.

3. Любая делегация выступает на одном заседании в порядке осуществления права на ответ по одному вопросу не более двух раз.

4. Первое выступление в порядке осуществления предоставленного любой делегации права на ответ, по любому вопросу на одном заседании, ограничивается пятью минутами, а второе - тремя минутами.

Перерыв в прениях

Правило 25

С учетом правила 38 каждый представитель может в любое время внести предложение о перерыве в прениях по обсуждаемому вопросу. Разрешение высказаться относительно такого предложения предоставляется помимо лица, внесшего это предложение, только двум представителям, выступающим за перерыв в прениях, и двум - против него, после чего это предложение с учетом правила 28 немедленно ставится на голосование.

Прекращение прений

Правило 26

С учетом правила 38 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 такого предложения предоставляется только двум представителям, возражающим против прекращения прений, после чего это предложение с учетом правила 28 немедленно ставится на голосование.

Перерыв или закрытие заседания

Правило 27

С учетом правила 38 каждый представитель может в любое время внести предложение о перерыве или закрытии заседания. Такие предложения не подлежат обсуждению и с учетом правила 28 немедленно ставятся на голосование.

Порядок рассмотрения процедурных предложений

Правило 28

Указанные ниже процедурные предложения рассматриваются перед всеми остальными предложениями по существу или процедурного характера, рассматриваемыми на заседании, в следующем порядке:

- 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.

Основное предложение

Правило 29

Основным предложением для обсуждения на Конференции является проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/44/17, приложение I) (проект конвенции содержится в документе A/CONF.152/5). Другие предложения представляются на Конференции в соответствии с правилом 30.

Другие предложения и поправки

Правило 30

Другие предложения и поправки обычно представляются в письменной форме Исполнительному секретарю Конференции, который распространяет их среди всех делегаций. По общему правилу ни одно предложение не обсуждается и не ставится на голосование на заседаниях Конференции, если оно не было распространено среди всех делегаций не позднее чем за день до заседания. Председатель может, однако, разрешить обсуждение и рассмотрение поправок, даже если эти поправки не были распространены среди делегаций или были распространены только в день заседания.

Решения по вопросу о компетенции

Правило 31

С учетом правила 22 любое предложение, требующее решения вопроса о компетентности Конференции обсуждать любой вопрос или принимать какое-либо предложение, представленное ей, ставится на голосование до обсуждения этого вопроса или принятия решения по соответствующему предложению.

Снятие предложений по существу и процедурных предложений

Правило 32

Представитель, внесший предложение по существу или процедурное предложение, может в любое время снять его до того, как по нему началось голосование, при условии, что в него не было внесено поправок. Снятое таким образом предложение по существу или процедурное предложение может быть вновь внесено любым представителем.

Повторное рассмотрение предложений по существу

Правило 33

После того как предложение по существу 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 этого предложения, после чего оно немедленно ставится на голосование.

VII. ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ

Право голоса

Правило 34

Каждое государство, участвующее в Конференции, имеет один голос.

Требуемое большинство

Правило 35

1. Решения Конференции по всем вопросам существа принимаются большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании государств-участников.
2. Решения Конференции по всем вопросам процедуры принимаются большинством присутствующих и участвующих в голосовании государств-участников.
3. При возникновении сомнений относительно того, является ли тот или иной вопрос вопросом процедуры или существа, они разрешаются Председателем Конференции. Протест против его постановления немедленно ставится на голосование, и постановление Председателя остается в силе, если оно не отклоняется большинством присутствующих и участвующих в голосовании государств-участников.
4. При разделении голосов поровну предложение по существу или процедурное предложение считается отклоненным.

Значение выражения "присутствующие и участвующие в голосовании государства-участники"

Правило 36

Для целей настоящих правил выражение "присутствующие и участвующие в голосовании государства-участники" относится к государствам-участникам, присутствующим и голосующим "за" или "против". Государства-участники, которые воздерживаются от голосования, считаются не участвующими в голосовании.

Формы голосования

Правило 37

За исключением случаев, оговоренных в правиле 44, голосование на Конференции обычно проводится поднятием рук, однако любой представитель может потребовать поименного голосования, которое в этом случае проводится в английском алфавитном порядке названий государств, участвующих в Конференции, начиная с государства, определяемого Председателем по жребию. При поименном голосовании вызывается каждое государство, и его представитель отвечает "да", "нет" или "воздерживаюсь".

Порядок, соблюдаемый при голосовании

Правило 38

После того как Председатель объявил о начале голосования, ни один представитель не может прерывать голосование, за исключением случаев выступления по порядку ведения заседания в связи с процессом голосования.

Разъяснение мотивов голосования

Правило 39

Представители могут выступать с краткими заявлениями, содержащими только разъяснение мотивов голосования, до начала или после завершения голосования. Председатель может ограничить время, предоставляемое для таких выступлений. Представитель любого государства, внесшего предложение по существу или процедурное предложение, не выступает по мотивам голосования по этому предложению, если только в него не были внесены поправки.

Раздельное голосование по предложениям

Правило 40

Каждый представитель может потребовать, чтобы по отдельным частям предложения проводилось раздельное голосование. Если какой-либо другой представитель возражает против этого требования, оно ставится на голосование. Разрешение высказаться относительно данного требования предоставляется только двум представителям, выступающим за раздельное голосование, и двум, возражающим против него. В случае принятия требования о раздельном голосовании принятые после этого части предложения ставятся на голосование в целом. Если все постановляющие части предложения отклоняются, предложение считается отклоненным в целом.

Поправки

Правило 41

Предложение считается поправкой к другому предложению, если оно лишь добавляет к нему, исключает из него или изменяет его часть. Если не оговорено иное, то слово "предложение" в настоящих правилах рассматривается как включающее поправки.

Порядок голосования по поправкам

Правило 42

Если к предложению вносится поправка, то в первую очередь проводится голосование по поправке. Если к предложению вносятся две или несколько поправок, 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 принятие одной поправки обязательно влечет за собой отклонение другой поправки, последняя на голосование не ставится. Если одна или несколько поправок приняты, то проводится голосование по измененному таким образом предложению.

Порядок голосования по предложениям

Правило 43

1. Если два или несколько предложений, не являющихся поправками, относятся к одному и тому же вопросу, то, если Конференция не примет иного решения, они ставятся на голосование в

том порядке, в каком они были внесены. После каждого голосования по одному предложению Конференция может решать, будет ли она проводить голосование по следующему предложению.

2. Голосование по пересмотренным предложениям проводится в том порядке, в каком были внесены первоначальные предложения, если пересмотренный вариант не отличается существенно от первоначального предложения. В таком случае первоначальное предложение считается снятым, а пересмотренное предложение рассматривается в качестве нового предложения.

3. Любое процедурное предложение, содержащее требование о том, чтобы по какому-либо предложению не принималось решения, ставится на голосование до того, как будет проведено голосование по рассматриваемому предложению.

Выборы

Правило 44

Все выборы проводятся тайным голосованием, если при отсутствии каких-либо возражений Конференция не примет решения не проводить голосования по согласованному кандидату или ряду кандидатов.

Правило 45

1. Если путем выборов необходимо заполнить одновременно и при одинаковых условиях одно или более мест, избранными считаются те кандидаты в количестве, не превышающем число таких мест, которые получили при первом голосовании большинство и наибольшее число голосов.

2. Если количество кандидатов, получивших такое большинство, меньше числа подлежащих заполнению мест, то для заполнения оставшихся мест проводится дополнительное голосование.

VIII. КОМИТЕТЫ

Главные комитеты, подкомитеты и рабочие группы

Правило 46

1. Конференция создает два главных комитета ("Первый комитет" и "Второй комитет"), каждый из которых может создавать подкомитеты или рабочие группы. В работе главных комитетов могут участвовать все государства, участвующие в Конференции.

2. Конференция определяет вопросы, подлежащие рассмотрению каждым главным комитетом. По просьбе Председателя главного комитета Генеральный комитет может корректировать распределение работы между главными комитетами.

Редакционный комитет

Правило 47

1. Конференция учреждает Редакционный комитет в составе Председателя, избираемого в соответствии с правилом 6, и 14 членов, назначаемых Конференцией по предложению Генерального комитета. Докладчик каждого главного комитета может участвовать ex officio в работе Редакционного комитета без права голоса.

2. Редакционный комитет рассматривает проекты статей, переданные ему главным комитетом. Кроме того, Редакционный комитет готовит проекты и вносит рекомендации о редакции проектов по просьбе Конференции или соответствующего главного комитета. Он координирует и рассматривает редакцию всех принимаемых текстов и представляет доклады, в зависимости от обстоятельств, либо Конференции, либо соответствующему главному комитету.

Должностные лица

Правило 48

1. Должностными лицами каждого главного комитета являются Председатель, заместитель Председателя и Докладчик. Прочие вспомогательные органы избирают Председателя и, по мере необходимости, других должностных лиц.

2. Если в правилах 6 и 11 не предусматривается иное, каждый комитет, подкомитет и рабочая группа избирают своих должностных лиц.

Кворум

Правило 49

1. Председатель главного комитета может объявить заседание открытым и разрешить приступить к прениям, если присутствуют представители по крайней мере четверти государств, участвующих в Конференции. Для принятия любого решения требуется присутствие представителей большинства участвующих в ней государств.

2. Большинство представителей любого другого комитета, подкомитета или рабочей группы составляют кворум.

Другие комитеты

Правило 50

1. В дополнение к Генеральному комитету, Комитету по проверке полномочий, главным комитетам и Редакционному комитету Конференция может учредить такие комитеты и рабочие группы, какие она сочтет необходимыми для выполнения своих функций.

2. Каждый комитет может создавать подкомитеты и рабочие группы.

Правило 51

1. Члены комитетов и рабочих групп Конференции, которые Конференция может решить учредить в соответствии с пунктом 1 правила 50, назначаются Председателем, если Конференция не примет иного решения.

2. Члены подкомитетов и рабочих групп комитетов назначаются председателем комитета, если соответствующий комитет не примет иного решения.

Должностные лица, порядок ведения заседаний и голосование

Правило 52

Правила, содержащиеся в разделах II, VI (за исключением правила 19) и VII выше, применяются *mutatis mutandis* к работе комитетов, подкомитетов и рабочих групп, за исключением того, что:

a) председатели комитетов (за исключением главных комитетов), подкомитетов и рабочих групп могут принимать участие в голосовании;

b) решения комитетов, подкомитетов и рабочих групп принимаются простым большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании государств-участников, за исключением случаев, предусмотренных в правиле 33.

IX. ЯЗЫКИ И ОТЧЕТЫ О ЗАСЕДАНИЯХ

Языки Конференции

Правило 53

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

Устный перевод

Правило 54

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

2. Каждый представитель может выступать на любом другом языке, помимо языков Конференции, если его делегация обеспечивает устный перевод на один из языков Конференции.

Отчеты о заседаниях и магнитофонная запись заседаний

Правило 55

1. Краткие отчеты о пленарных заседаниях Конференции и заседаниях главных комитетов составляются на языках Конференции. По общему правилу краткие отчеты распространяются в возможно короткий срок 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 в него внести.

2. Секретариат ведет магнитофонную запись заседаний Конференции, главных комитетов и Редакционного комитета. Такая запись заседаний других комитетов, подкомитетов и рабочих групп ведется, если соответствующий орган принимает такое решение.

Языки официальных документов

Правило 56

Официальные документы представляются на языках Конференции.

X. ОТКРЫТЫЕ И ЗАКРЫТЫЕ ЗАСЕДАНИЯ

Пленарные заседания и заседания главных комитетов

Правило 57

Пленарные заседания Конференции и заседания главных комитетов являются открытыми, за исключением тех случаев, когда соответствующий орган принимает иное решение. Все решения, принятые на закрытом пленарном заседании Конференции, объявляются на ближайшем открытом пленарном заседании.

Прочие заседания

Правило 58

Как правило, заседания Генерального комитета, Редакционного комитета, подкомитетов и рабочих групп являются закрытыми.

XI. ПРОЧИЕ УЧАСТНИКИ И НАБЛЮДАТЕЛИ

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

Правило 59

Представители организаций, получивших постоянное приглашение Генеральной Ассамблеи участвовать в сессиях и работе всех международных конференций, созываемых под эгидой Генеральной Ассамблеи, могут, в соответствии с резолюцией 3237 (XXIX) Генеральной Ассамблеи от 22 ноября 1974 года, участвовать в качестве наблюдателей в работе Конференции, главных комитетов и, в случае необходимости, других комитетов, подкомитетов или рабочих групп.

Представители национально-освободительных движений

Правило 60

Представители национально-освободительных движений, признанных в своем регионе Организацией африканского единства, могут, в соответствии с резолюцией 3280 (XXIX) Генеральной Ассамблеи от 10 декабря 1974 года, участвовать в работе Конференции, главных комитетов и, в случае необходимости, других комитетов, подкомитетов или рабочих групп при рассмотрении любого вопроса, представляющего особый интерес для этих движений.

Представители специализированных учреждений 1/

Правило 61

Представители, назначенные специализированными учреждениями, могут участвовать, без права голоса, в работе Конференции, главных комитетов и, в случае необходимости, других комитетов, подкомитетов или рабочих групп при рассмотрении вопросов, входящих в сферу их деятельности.

Представители других межправительственных организаций

Правило 62

Представители, назначенные другими межправительственными организациями, приглашенными на Конференцию, могут участвовать в качестве наблюдателей, без права голоса, в работе Конференции, главных комитетов и, в случае необходимости, других комитетов, подкомитетов или рабочих групп при рассмотрении вопросов, входящих в сферу их деятельности.

Представители заинтересованных органов Организации
Объединенных Наций

Правило 63

Представители, назначенные заинтересованными органами Организации Объединенных Наций, могут участвовать в качестве наблюдателей, без права голоса, в работе Конференции, ее главных комитетов и, в случае необходимости, других комитетов, подкомитетов или рабочих групп при рассмотрении вопросов, входящих в сферу их деятельности.

Письменные заявления

Правило 64

Письменные заявления, представленные назначенными представителями, упомянутыми в правилах 59-63, распространяются секретариатом среди всех делегаций в тех количествах и на том языке, на котором они были ему представлены в месте проведения Конференции.

XII. ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ ПРАВИЛ ПРОЦЕДУРЫ И ВНЕСЕНИЕ В НИХ ПОПРАВОК

Порядок приостановления действия правил процедуры

Правило 65

Действие любого из настоящих правил может быть приостановлено Конференцией при условии, что объявление о предложении приостановить действие правила делается за двадцать четыре часа, причем его можно не делать, если никто из представителей не возражает против этого. Любое такое приостановление ограничено конкретной изложенной целью, а также сроком, необходимым для достижения этой цели.

Порядок внесения поправок

Правило 66

В настоящие правила процедуры могут быть внесены поправки по решению Конференции, принятому большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании представителей, после того как Генеральный комитет сообщит о предлагаемой поправке.

1/ Для целей настоящих правил термин "специализированные учреждения" включает Международное агентство по атомной энергии и Генеральное соглашение по тарифам и торговле.

ИНДЕКС ДОКУМЕНТОВ КОНФЕРЕНЦИИ

<u>Документ</u>	<u>Название</u>	<u>Замечания</u>	<u>Стр.</u>
<u>Документы пленарных заседаний Конференции</u>			
A/CONF.152/1	Выдержки из резолюции 44/33 Генеральной Ассамблеи от 4 декабря 1989 года, касающиеся Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле		
A/CONF.152/2	Предварительная повестка дня	Принята без изменений на 2-м пленарном заседании Конференции	
A/CONF.152/3	Предварительные правила процедуры	Приняты без изменений на 2-м пленарном заседании Конференции, за исключением некоторых изменений, принятых на 4-м пленарном заседании.	
A/CONF.152/4	Методы работы и процедуры Конференции: меморандум Генерального секретаря		
A/CONF.152/5	Текст проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, принятый Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли		
A/CONF.152/6	Историческая справка к проекту конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле		
A/CONF.152/7 и Add.1 и Corr.1 и Add.2	Компиляция комментариев и предложений правительств и международных организаций по проекту Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле		
A/CONF.152/8/ Rev.1*	Доклад Комитета по проверке полномочий		
A/CONF.152/9	Доклад Первого комитета		
A/CONF.152/10 и Add.1	Доклад Второго комитета		
A/CONF.152/11	Статьи 1-16 проекта Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, принятые Первым комитетом		

*Переиздан по техническим причинам.

<u>Документ</u>	<u>Название</u>	<u>Замечания</u>	<u>Стр.</u>
A/CONF.152/12	Проект статей 17-25 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, подготовленный Редакционным комитетом и утвержденный Вторым комитетом		
A/CONF.152/13	Заключительный акт Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле и Конвенция Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле		
A/CONF.152/14	Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле: документы Конференции и краткие отчеты пленарных заседаний и заседаний главных комитетов	Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.93.XI.3	
A/CONF.152/L.1	Проект заключительного акта Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле	Принят с некоторыми изменениями на 8-м пленарном заседании Конференции, а затем повторно выпущен в качестве документа A/CONF.152/13.	
A/CONF.152/L.2	Китай: название Конвенции		
A/CONF.152/L.3	Китай: статья 9		
A/CONF.152/L.4	Нидерланды, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии: статья 22(1)		
A/CONF.152/L.5	Австралия, Германия, Италия, Япония: статья 1(a)		
A/CONF.152/L.6	Испания, Китай, Мексика, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик: преамбула		
A/CONF.152/L.7	Соединенные Штаты Америки: статья 21		
A/CONF.152/ SR.1-9 [включая исправле- ния]	Краткие отчеты о пленарных заседаниях Конференции		

<u>Документ</u>	<u>Название</u>	<u>Замечания</u>	<u>Стр.</u>
	<u>Документы Первого комитета</u>		
A/CONF.152/C.1/L.1	Предварительная повестка дня		
A/CONF.152/C.1/L.2/ Rev.1 и Add.1-9	Проект доклада Первого комитета		
A/CONF.152/C.1/L.3	Германия: статья 8(1)		
A/CONF.152/C.1/L.4	Соединенные Штаты Америки: статья 1(b)		
A/CONF.152/C.1/L.5	Соединенные Штаты Америки: статья 1		
A/CONF.152/C.1/L.6	Германия: статья 1		
A/CONF.152/C.1/L.7	Соединенные Штаты Америки: статья 2 (и статья 15)		
A/CONF.152/C.1/L.8	Германия: статья 2(1)		
A/CONF.152/C.1/L.9	Германия: статья 3		
A/CONF.152/C.1/L.10	Соединенные Штаты Америки: статья 4(4)		
A/CONF.152/C.1/L.11	Германия: статья 5		
A/CONF.152/C.1/L.12	Германия: статья 6		
A/CONF.152/C.1/L.13	Германия: статья 6 бис		
A/CONF.152/C.1/L.14	Соединенные Штаты Америки: статья 7(3)		
A/CONF.152/C.1/L.15	Соединенные Штаты Америки: статья 10		
A/CONF.152/C.1/L.16	Германия: статья 10		
A/CONF.152/C.1/L.17	Германия: статья 12(2)(b)		
A/CONF.152/C.1/L.18	Соединенные Штаты Америки: статья 12(2)		
A/CONF.152/C.1/L.19	Япония: статья 1(a)		
A/CONF.152/C.1/L.20	Испания: статья 5		
A/CONF.152/C.1/L.21	Испания: статья 9		
A/CONF.152/C.1/L.22	Испания: статья 13(1)		
A/CONF.152/C.1/L.23	Нидерланды: статья 1		
A/CONF.152/C.1/L.24	Нидерланды: статья 5		
A/CONF.152/C.1/L.25	Нидерланды: статья 8(1)		
A/CONF.152/C.1/L.26	Япония: статья 4(1 бис)		
A/CONF.152/C.1/L.27	Япония: статья 6 ((1)(c) бис)		
A/CONF.152/C.1/L.28	Швеция: статья 1		

<u>Документ</u>	<u>Название</u>	<u>Замечания</u>	<u>Стр.</u>
A/CONF.152/C.1/L.29	Бельгия: статья 1(а)		
A/CONF.152/C.1/L.30	Бельгия: статья 20		
A/CONF.152/C.1/L.31	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии: предложение относительно новой статьи	Рассматривался при обсуждении статьи 1	
A/CONF.152/C.1/L.32	Египет: статья 2		
A/CONF.152/C.1/L.33	Бельгия: статья 3		
A/CONF.152/C.1/L.34	Мексика: статья 3		
A/CONF.152/C.1/L.35	Мексика: статья 4		
A/CONF.152/C.1/L.36	Финляндия: статья 3		
A/CONF.152/C.1/L.37	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии: статья 1		
A/CONF.152/C.1/L.38	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии: статья 3		
A/CONF.152/C.1/L.39	Бельгия: статья 5(5) (новый пункт)		
A/CONF.152/C.1/L.40	Бельгия: статья 9		
A/CONF.152/C.1/L.41	Япония: статья 11(2)		
A/CONF.152/C.1/L.42	Египет: статья 5(2)		
A/CONF.152/C.1/L.43	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии: статья 4		
A/CONF.152/C.1/L.44 и Rev.1	Специальная рабочая группа: статья 1 (новый подпункт)		
A/CONF.152/C.1/L.45	Югославия: статья 6(4)		
A/CONF.152/C.1/L.46	Турция: статья 11(2)		
A/CONF.152/C.1/L.47	Турция: статья 12(1)		
A/CONF.152/C.1/L.48	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии: предложение относительно новой статьи	Рассматривался при обсуждении статьи 20	
A/CONF.152/C.1/L.49	Марокко: статья 5		
A/CONF.152/C.1/L.50	Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде: статья 9		

<u>Документ</u>	<u>Название</u>	<u>Замечания</u>	<u>Стр.</u>
A/CONF.152/C.1/L.51	Марокко: статья 6(1)(b)		
A/CONF.152/C.1/L.52	Марокко: статья 11		
A/CONF.152/C.1/L.53	Марокко: статья 12		
A/CONF.152/C.1/L.54	Марокко: статья 10(3) и (4)		
A/CONF.152/C.1/L.55	Финляндия: статья 9		
A/CONF.152/C.1/L.56 и Rev.1	Австралия: статья 1 (новый подпункт)		
A/CONF.152/C.1/L.57	Австралия: статья 15		
A/CONF.152/C.1/L.58	Египет: статья 12		
A/CONF.152/C.1/L.59	Нидерланды: статья 20		
A/CONF.152/C.1/L.60	Исламская Республика Иран: статья 20		
A/CONF.152/C.1/L.61	Бельгия: статья 1(a)		
A/CONF.152/C.1/L.62	Доклад Редакционного комитета Первому комитету: статьи 1-16		
A/CONF.152/C.1/ SR.1-18 [включая исправления]	Краткие отчеты заседаний Первого комитета		

Документы Второго комитета

A/CONF.152/C.2/L.1	Предварительная повестка дня		
A/CONF.152/C.2/L.2 и Add. 1-3	Проект доклада Второго комитета		
A/CONF.152/C.2/L.3	Соединенные Штаты Америки: статья 22(1)		
A/CONF.152/C.2/L.4	Германия: статья 22(1)		
A/CONF.152/C.2/L.5	Нидерланды: статья 22(1)		
A/CONF.152/C.2/L.6	Япония: статья 21(1) и (4)		
A/CONF.152/C.2/L.7	Канада: статья 19(3)		
A/CONF.152/C.2/L.8	Филиппины: статья 21		
A/CONF.152/C.2/L.9	Доклад Редакционного комитета Второму комитету; заключительные положения, статьи 17-25		
A/CONF.152/C.2/SR.1-4 [включая исправления]	Краткие отчеты о заседаниях Второго комитета		

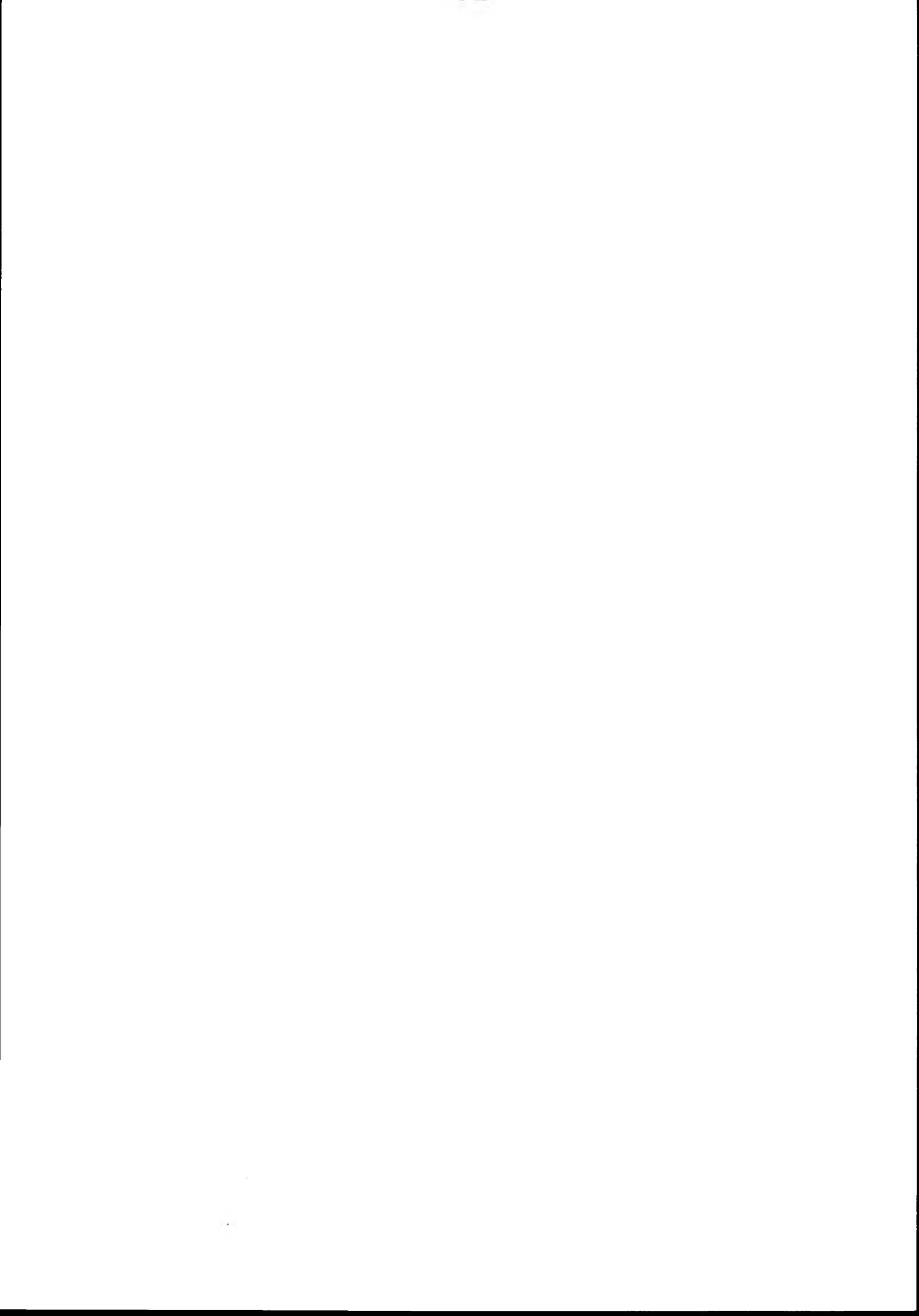
Документы Комитета по проверке полномочий

A/CONF.152/CC/L.1	Предварительная повестка дня		
-------------------	------------------------------	--	--

<u>Документ</u>	<u>Название</u>	<u>Замечания</u>	<u>Стр.</u>
<u>Документы Редакционного комитета</u>			
A/CONF.152/DC/L.1	Предварительная повестка дня		
A/CONF.152/DC/L.2	Проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле: изменения в статьях 1, 3, 4, 5 и 6, принятые Первым комитетом до 8 апреля 1991 года		
A/CONF.152/DC/L.3	Текст проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, принятый Редакционным комитетом 9 апреля 1991 года: статьи 1, 3, 4 и 5		
A/CONF.152/DC/L.4	Текст проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле: изменения в статьях 18, 19, 21, 23 и 25, принятые Вторым комитетом		
A/CONF.152/DC/L.5 и Corr. 1	Текст проекта Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, принятый Редакционным комитетом 10 апреля 1991 года: статьи 4, 6-9, 17, 18, 21-25		
A/CONF.152/DC/L.6	Текст проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле: изменения в статьях 19 и 21, принятые Вторым комитетом		
<u>Прочие документы</u>			
A/CONF.152/CC/INF.1	Состояние полномочий представителей на Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле: меморандум, подготовленный секретариатом		
A/CONF.152/INF.1 и Rev.1	List of Participants		

Часть I

ДОКУМЕНТЫ КОНФЕРЕНЦИИ



ПРЕДЛОЖЕНИЯ, ДОКЛАДЫ И ДРУГИЕ ДОКУМЕНТЫ

А. ДОКЛАД КОМИТЕТА ПО ПРОВЕРКЕ ПОЛНОМОЧИЙ

Документ A/CONF.152/8/Rev.1*

[Подлинный текст на английском языке]
[18 апреля 1991 года]

1. На своем 4-м пленарном заседании 5 апреля 1991 года Конференция в соответствии с пунктом 4 правил процедуры Конференции назначила Комитет по проверке полномочий в составе следующих государств: Аргентины, Гвинеи, Ирана (Исламской Республики)**, Канады, Китая, Лесото, Мексики, Соединенных Штатов Америки и Украинской Советской Социалистической Республики.

2. Комитет по проверке полномочий провел одно заседание 15 апреля 1991 года.

3. Г-н Росс Хорнби (Канада) был единогласно избран Председателем Комитета.

4. Комитету был представлен меморандум Генерального секретаря Конференции от 10 апреля 1991 года о состоянии полномочий представителей участников Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. Дополнительная информация о полномочиях, полученная Генеральным секретарем Конференции после издания этого меморандума, была представлена Комитету Секретарем Комитета. Комитет на основе представленной ему информации отметил, что по состоянию на 15 апреля 1991 года:

а) официальные полномочия, выданные главой государства, главой правительства или министром иностранных дел, как предусматривается правилом 3 правил процедуры Конференции, были представлены представителями следующих 30 государств, участвующих в Конференции: Австралии, Австрии, Белорусской Советской Социалистической Республики, Болгарии, Габона, Гвинеи, Германии, Дании, Египта, Израиля, Индии, Ирана (Исламской Республики), Испании, Канады, Китая, Лесото, Ливийской Арабской Джамахирии, Марокко, Мексики, Нидерландов, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Союза Советских Социалистических Республик, Таиланда, Украинской Советской Социалистической Республики, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции, Югославии и Японии;

б) полномочия представителей следующих трех государств, выданные их соответствующим главой государства, главой правительства или министром иностранных дел, были направлены Генеральному секретарю Конференции в форме телеграммы или факсимиле: Аргентины, Италии и Филиппин;

в) сообщения о назначении представителей следующих 15 государств были направлены Генеральному секретарю Конференции письмом, вербальной нотой или телеграммой их соответствующих постоянных представителей или постоянных представительств при Организации Объединенных Наций (в Вене, Женеве или Нью-Йорке) или их посольств в Вене: Бельгии, Боливии, Бразилии, Вьетнама, Индонезии, Ирака, Йемена, Корейской Республики, Нигерии, Объединенных Арабских Эмиратов, Омана, Саудовской Аравии, Соединенных Штатов Америки, Турции и Чили.

5. Председатель предложил Комитету принять следующий проект резолюции:

"Комитет по проверке полномочий.

рассмотрев полномочия представителей на Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, упомянутые в пункте 4 настоящего доклада,

1. утверждает полномочия представителей государств, упомянутые в пунктах 4(а), 4(б) и 4(с) выше;

2. рекомендует Конференции утвердить доклад Комитета по проверке полномочий".

*Переиздан по техническим причинам.

**На своем 5-м пленарном заседании Конференция избрала Исламскую Республику Иран вместо Саудовской Аравии, которая была избрана на 4-м пленарном заседании, однако не могла принять участие в работе Комитета.

6. Проект резолюции, предложенный Председателем, был принят Комитетом без голосования.
7. После этого Председатель предложил Комитету рекомендовать Конференции принять проект резолюции (см. пункт 9 ниже). Это предложение было принято Комитетом без голосования.
8. С учетом вышеизложенного Конференции представляется настоящий доклад.
9. Комитет по проверке полномочий рекомендует Конференции принять следующий проект резолюции:

"Полномочия представителей на Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле

Конференция.

рассмотрев доклад Комитета по проверке полномочий,

утверждает доклад Комитета по проверке полномочий".

**В. ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА К ПРОЕКТУ КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ**

Документ A/CONF.152/6

[Подлинный текст на английском языке]
[26 июля 1990 года]

1. Проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), берет свое начало в деятельности Международного института по унификации частного права (МИУЧП) по вопросу о договорах о хранении и складировании грузов. Этот вопрос был включен в программу работы МИУЧП в 1960 году в контексте смешанных транспортных операций, поскольку именно в этой области особенно ощущалось отсутствие единообразных норм, касающихся ответственности лиц, на чье хранение передаются грузы до, в течение и после фактической транспортировки грузов (резолюция 9 от 22 апреля 1960 года Совета управляющих МИУЧП, содержащаяся в приложении к протоколам сороковой сессии Совета управляющих 1/.
2. На основе результатов исследований существа этого вопроса, подготовленных МИУЧП, и запросов в адрес правительств и заинтересованных международных организаций в отношении желательности и возможности продолжения работы по этому вопросу, Совет управляющих МИУЧП на своей пятидесятой сессии в 1977 году постановил создать исследовательскую группу для разработки единообразных норм в отношении договоров о складировании 2/. К 1982 году эта исследовательская группа подготовила предварительный проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов, который вместе с пояснительным докладом к этому предварительному проекту конвенции, подготовленным секретариатом МИУЧП, был утвержден Советом управляющих МИУЧП на его шестидесятой второй сессии в мае 1983 года 3/.
3. Тем временем секретарь ЮНСИТРАЛ, исходя из результатов неформального обмена информацией между секретариатами МИУЧП и ЮНСИТРАЛ, информировал Совет управляющих МИУЧП на его шестидесятой первой сессии (1982 год) о том, что Комиссия проявляет интерес к этому вопросу. Этот интерес вытекает из тесной взаимосвязи этого вопроса с международными конвенциями, касающимися перевозки грузов, особенно с Конвенцией Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года, которая была разработана Комиссией, а также в связи с важным значением этого вопроса применительно к потребностям ряда развивающихся стран (A/CN.9/225 и Согг. 1 (только на французском языке), сноска 10). На своих пятнадцатой (1982 год) и шестнадцатой (1983 год) сессиях Комиссия была информирована наблюдателем от МИУЧП о заинтересованности его организации в сотрудничестве с Комиссией в проведении будущей работы по подготовке проекта конвенции по этому вопросу 4/.
4. На своей шестнадцатой сессии Комиссия постановила включить в свою программу работы вопрос об операторах международных терминалов, просить МИУЧП представить подготовленный им предварительный проект конвенции на рассмотрение Комиссии и поручить работу по подготовке единообразных норм по этому вопросу Рабочей группе 5/. Текст предварительного проекта

конвенции был представлен Комиссии на ее семнадцатой сессии (1984 год), на которой она постановила поручить подготовку единообразных норм своей Рабочей группе по международной договорной практике, в состав которой входили все государства, являвшиеся членами Комиссии 6/.

5. Рабочая группа посвятила свои восьмую, девятую, десятую и одиннадцатую сессии подготовке единообразных норм (A/CN.9/260, A/CN.9/275, A/CN.9/287 и A/CN.9/298). По мере подготовки текста единообразных норм Рабочей группой сфера их применения, которая в рамках МИУЧП первоначально ограничивалась складированием, была расширена и охватила дополнительные виды операций на терминалах, которые в настоящее время осуществляются в связи с транспортировкой грузов. На своей одиннадцатой сессии в январе 1988 года Рабочая группа решила рекомендовать Комиссии принять эти единообразные нормы в виде конвенции (A/CN.9/298, пункты 10 и 84) и утвердила проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (A/CN.9/298, пункт 11 и приложение I). В соответствии с просьбой Комиссии, сформулированной на ее двадцать первой сессии (1988 год) 7/, проект конвенции был направлен всем государствам и заинтересованным международным организациям для замечаний.

6. На своей двадцать второй сессии в 1989 году Комиссия рассмотрела текст проекта конвенции и доклады Генерального секретаря, содержащие компиляцию замечаний по проекту конвенции, представленных правительствами и международными организациями (A/CN.9/319 и Add.1-5), и проект заключительных положений этого проекта конвенции (A/CN.9/321). После внесения различных изменений в этот текст 8/ Комиссия утвердила проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле и направила его Генеральной Ассамблее, рекомендовав ей созвать международную конференцию полномочных представителей, с тем чтобы на основе этого проекта принять Конвенцию об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 9/. Текст проекта конвенции, утвержденный Комиссией 10/, воспроизводится в документе A/CONF.152/5.

7. Генеральная Ассамблея в своей резолюции 44/33 от 4 декабря 1989 года постановила созвать 2-19 апреля 1991 года в Вене Международную конференцию полномочных представителей с целью рассмотреть проект конвенции, подготовленный Комиссией, и материализовать результаты ее работы в виде Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. Соответствующие части резолюции 44/33 воспроизводятся в документе A/CONF.152/1.

1/ См. UNIDROIT, Minutes of the Governing Council, 40th session (UNIDROIT document C.D. XL UNIDROIT 1960), annex.

2/ См. UNIDROIT, Minutes of the Governing Council, 56th session (UNIDROIT document C.D. 56th session UNIDROIT 1977), p. 35 in English and p. 38 in French.

3/ См. UNIDROIT, Minutes of the Governing Council, 62th session (UNIDROIT document C.D. 62th session UNIDROIT 1983), p. 15.

4/ См. Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/37.17), пункт 105, и там же, тридцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/38/17), пункт 110.

5/ Там же, тридцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/38/17), пункт 115.

6/ Там же, тридцать девятая сессия, Дополнение № 17 (A/39/17), пункт 113.

7/ Там же, сорок третья сессия, Дополнение № 17 (A/43/17), пункт 29.

8/ Там же, сорок четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/44/17), пункты 11-225.

9/ Там же, пункт 225.

10/ Там же, приложение I.

С. ТЕКСТ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ
ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ, ПРИНЯТЫЙ КОМИССИЕЙ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Документ A/CONF.152/5

[Первоначально опубликован в докладе Комиссии
о работе ее двадцать второй сессии*]

[Английский/арабский/испанский/
китайский/русский/французский языки]
[13 мая 1990 года]

Статья 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящей Конвенции:

- а) "Оператор транспортного терминала" (ниже именуемый "оператором") означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг в отношении груза в районе, находящемся под его контролем, или в районе, в который оно имеет право доступа или в котором оно может действовать. Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно несет ответственность за груз в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку;
- б) В тех случаях, когда груз объединен в контейнере, на поддоне или подобном приспособлении для транспортировки или когда он упакован, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они не были предоставлены оператором;
- с) "Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой в момент принятия груза оператор определяет, что место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах;
- д) "Транспортные услуги" включают такие услуги, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, шивка, размещение, укладка и увязка;
- е) "Уведомление" означает уведомление, сделанное в форме, обеспечивающей регистрацию содержащейся в нем информации;
- ф) "Запрос" означает запрос, сделанный в форме, обеспечивающей регистрацию содержащейся в нем информации.

Статья 2

СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

- 1) Настоящая Конвенция применяется к транспортным услугам в отношении груза, который является объектом международной перевозки:
- а) когда транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в Договариваемом государстве, или
- б) когда транспортные услуги предоставляются в Договариваемом государстве, или
- с) когда в соответствии с нормами международного частного права транспортные услуги регулируются законом Договариваемого государства.
- 2) Если оператор имеет более одного коммерческого предприятия, его коммерческим предприятием считается то, которое имеет наиболее тесную связь с транспортными услугами в целом.

*Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/44/17), приложение I.

3) Если оператор не имеет коммерческого предприятия, принимается во внимание его постоянное местожительство.

Статья 3

ПЕРИОД ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его.

Статья 4

ВЫДАЧА ДОКУМЕНТА

1) Оператор может, и по просьбе заказчика должен, в разумный срок, по выбору оператора, либо:

а) удостоверить получение им груза, подписав и датировав представленный заказчиком документ, характеризующий груз, либо

б) выдать подписанный документ, характеризующий груз, удостоверяющий получение им груза и дату его получения и указывающий его состояние и количество в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.

2) Если оператор не выполняет действий, предусмотренных в подпункте (а) или подпункте (б) пункта 1, то считается, что он получил груз во внешнем хорошем состоянии, хотя это и может быть опровергнуто. Подобная презумпция не применима, когда услуги, предоставляемые оператором, ограничиваются прямым перемещением груза между транспортными средствами.

3) Документ, указанный в подпункте (б) пункта 1, может выдаваться в любой форме, при которой сохраняется содержащаяся в нем информация.

4) Подпись на документе, указанном в пункте 1, может быть сделана собственноручно, напечатана в виде факсимиле, зафиксирована в виде перфорации, печати или символов или произведена любым другим механическим или электронным способом, если это не противоречит праву страны, в которой подписывается документ.

Статья 5

ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

1) Оператор несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в передаче груза, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в период существования ответственности оператора за груз, как это определено в статье 3, если только оператор не докажет, что он, его служащие, агенты или другие лица, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2) В тех случаях, когда наряду с неприятием оператором, его служащими, агентами или другими лицами, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг, мер, упомянутых в пункте 1, существует другая причина утраты, повреждения или задержки, оператор несет ответственность лишь в той степени, в какой ущерб, причиненный в результате такой утраты, повреждения или задержки, вызван неприятием этих мер, при условии, что оператор докажет размер ущерба, вызванного этой причиной.

3) Задержка в передаче груза имеет место, если оператор не передал или не предоставил его в распоряжение лицу, уполномоченному принять груз, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах разумного срока после получения запроса на груз, поданного таким лицом.

4) В случае, если оператор не передал груз или не предоставил его в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в течение 30 календарных дней после даты, прямо определенной соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в течение 30 календарных дней после получения запроса на груз, поданного таким лицом, лицо, уполномоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать его утраченным.

Статья 6

ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

- 1) а) Ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей [8,33] расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.
б) Однако, если груз передается оператору сразу же после перевозки морем или по внутренним водным путям или если груз передается или должен им передаваться для такой перевозки, ответственность оператора ограничивается суммой, не превышающей [2,75] расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. Для целей настоящего пункта перевозка морем или по внутренним водным путям включает вывоз и доставку грузов в порту.
- 2) Ответственность оператора за задержку в передаче груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной 2,5-кратному вознаграждению, подлежащему уплате оператору за его услуги в отношении задержанного груза, но не превышающей общую сумму такого вознаграждения в отношении партии, частью которой является данный груз.
- 3) Ни в коем случае совокупная ответственность оператора на основании обоих пунктов 1 и 2 не превышает пределов, которые будут установлены согласно пункту 1 за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.
- 4) Оператор может согласиться с пределами ответственности, превышающими пределы ответственности, предусмотренные в пунктах 1, 2 и 3.

Статья 7

ПРИМЕНЕНИЕ В ОТНОШЕНИИ ВНЕДОГОВОРНЫХ ТРЕБОВАНИЙ

- 1) Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к оператору по поводу утраты или повреждения груза, равно как и по поводу задержки в передаче груза независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.
- 2) Если такой иск предъявлен к служащему или агенту оператора или другому лицу, услуги которого оператор использует для обеспечения транспортных услуг, такой служащий, агент или лицо, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей или функций, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться сам оператор.
- 3) За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с оператора и любого служащего, агента или лица, упомянутых в предыдущем пункте, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8

УТРАТА ПРАВА НА ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

- 1) Оператор не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения самого оператора, его служащих или агентов, 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, агент оператора или другое лицо, услуги которого оператор использует для обеспечения транспортных услуг, не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения такого служащего, агента или лица, 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

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА В ОТНОШЕНИИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Если опасный груз передается оператору без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любым законом или любой нормой, касающейся опасных грузов и применимой в стране, где передается груз, и если в момент передачи груза оператору никаким образом не становится известно об опасном характере груза, он имеет право:

а) принять все меры предосторожности, которые могут потребовать обстоятельства, в том числе, когда груз представляет собой непосредственную опасность для любого лица или имущества, уничтожить груз, обезвредить его или ликвидировать его с помощью каких-либо других правомерных средств без уплаты компенсации за причиненный грузу ущерб или за уничтожение груза в результате таких мер предосторожности, и

б) получить возмещение за все расходы, понесенные им в связи с принятием мер, упомянутых в подпункте (а), от лица, не выполнившего любое существующее согласно такому закону или норме обязательство информировать его об опасном характере груза.

Статья 10

ОБЕСПЕЧИТЕЛЬНЫЕ ПРАВА В ОТНОШЕНИИ ГРУЗОВ

1) Оператор имеет право удерживать груз в связи с издержками и требованиями, связанными с обеспечением транспортных услуг, предоставленных им в отношении груза в течение периода, когда он несет за него ответственность. Однако ничто в настоящей Конвенции не влияет на действительность в соответствии с любым применимым правом любых договорных условий, расширяющих обеспечительное право оператора в отношении груза.

2) Оператор не имеет права удерживать груз, если предоставлена достаточная гарантия относительно суммы требования или если эквивалентная сумма передана на хранение взаимно приемлемой третьей стороне или в официальное учреждение государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие.

3) Для получения суммы, необходимой для удовлетворения своего требования, оператор имеет право, в пределах, допускаемых правом государства, где находится груз, продать, полностью или частично, груз, в отношении которого он использовал право удержания, предусмотренное в настоящей статье. Предыдущее предложение не применяется к контейнерам, поддонам или аналогичным приспособлениям для транспортировки или упаковки, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или грузоотправителем, и на которых четко обозначено наименование владельца, за исключением случаев требования оператора в отношении стоимости ремонта или усовершенствования контейнеров, поддонов или аналогичных приспособлений для транспортировки или упаковки.

4) Прежде чем осуществлять любое право продажи груза, оператор предпринимает разумные усилия, с тем чтобы уведомить владельца груза, лицо, от которого оператор получил его, и лицо, уполномоченное принять груз от оператора, о намеченной продаже. Оператор возвращает клиенту остаток поступлений от продажи сверх суммы, причитающейся оператору, и разумных расходов, связанных с продажей. Право продажи осуществляется во всех других отношениях в соответствии с законом государства, где находится груз.

Статья 11

УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ УТРАТЕ, ПОВРЕЖДЕНИИ ИЛИ ЗАДЕРЖКЕ

1) Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано оператору не позднее третьего рабочего дня, следующего за днем, когда оператор передал груз лицу, уполномоченному принять его, такая передача является доказательством *prima facie* передачи оператором груза в соответствии с описанием, содержащимся в документе, выданном оператором согласно пункту 1(b) статьи 4, или, если такой документ не был выдан, в хорошем состоянии.

2) Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 применяются соответственно, если уведомление не сделано оператору в течение 15 календарных дней после дня, когда груз достиг конечного получателя, но ни в коем случае не позднее 60 календарных дней после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.

- 3) Если оператор участвовал в осмотре или проверке груза во время его передачи лицу, уполномоченному принять его, нет необходимости в уведомлении оператора об утрате или повреждении, которые были установлены во время этого осмотра или проверки.
- 4) В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения груза оператор и лицо, уполномоченное принять груз, предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.
- 5) Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в передаче груза, если уведомление не было сделано оператору в течение 21 календарного дня после дня, когда груз был передан лицу, уполномоченному принять его.

Статья 12

ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ

- 1) Любой иск на основании настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.
- 2) Срок исковой давности начинается:
 - а) в день, когда оператор передает ей либо предоставляет груз или его часть в распоряжение лица, уполномоченного принять груз; или
 - б) в случае полной утраты груза, в день, когда оператор уведомляет лицо, уполномоченное заявить требование, о том, что груз утрачен, или в день, когда это лицо может считать груз утраченным в соответствии с пунктом 4 статьи 5, в зависимости от того, что наступает раньше.
- 3) День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.
- 4) Оператор 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) Регрессный иск перевозчика или другого лица против оператора может быть предъявлен даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение 90 дней после того, как перевозчик или другое лицо признан ответственным по иску против него самого или оплатил требование, на котором основывался такой иск, и если в разумный срок после предъявления против перевозчика или другого лица иска, который может привести к регрессному иску против оператора, уведомление о предъявлении такого иска было передано оператору.

Статья 13

ДОГОВОРНЫЕ УСЛОВИЯ

- 1) За исключением случаев, когда в настоящей Конвенции предусмотрено иное, любое условие, содержащееся в заключенном оператором договоре или в любом документе, подписанном или выданном оператором на основании статьи 4, 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.
- 2) Несмотря на положения предыдущего пункта, оператор может согласиться увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

Статья 14

ТОЛКОВАНИЕ КОНВЕНЦИИ

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении.

Статья 15

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОНВЕНЦИИ

Настоящая Конвенция не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут возникать на основании какой-либо международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов и являющейся обязательной для государства, являющегося стороной настоящей Конвенции, или на основании какого-либо закона такого государства, который приводит в действие конвенцию, касающуюся международной перевозки грузов, или вытекает из нее.

Статья 16

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, должны выражаться в национальной валюте государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое не является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется способом, установленным этим Государством.

2) Исчисление, упомянутое в последней фразе предыдущего пункта, осуществляется 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 во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот документов о принятии, утверждении или присоединении и каждый раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 17

ДЕПОЗИТАРИЙ

Депозитарием настоящей Конвенции является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 18

ПОДПИСАНИЕ, РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ, УТВЕРЖДЕНИЕ, ПРИСОЕДИНЕНИЕ

1) Настоящая Конвенция открыта для подписания на заключительном заседании Конференции Организации Объединенных Наций ... и будет оставаться открытой для подписания всеми государствами в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до

2) Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3) Настоящая Конвенция открыта для присоединения для всех не подписавших ее государств с даты открытия ее для подписания.

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

Статья 19

ПРИМЕНЕНИЕ В ОТНОШЕНИИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ЕДИНИЦ

1) Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, 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 в любое время представить другое заявление вместо ранее сделанного.

2) Эти заявления доводятся до сведения депозитария, и в них должны ясно указываться территориальные единицы, на которые распространяется Конвенция.

3) Если в силу заявления, сделанного на основании настоящей статьи, настоящая Конвенция распространяется на одну или более, но не на все территориальные единицы Государства-стороны и если коммерческое предприятие стороны расположено в этом государстве, то для целей настоящей Конвенции считается, что это коммерческое предприятие не находится в Государстве-стороне, если только оно не находится в территориальной единице, на которую распространяется настоящая Конвенция.

4) Если государство не делает заявления на основании пункта 1 настоящей статьи, Конвенция распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 20

ОГОВОРКИ

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 21

ВСТУПЛЕНИЕ ЗАЯВЛЕНИЯ В СИЛУ

1) Заявления, сделанные на основании настоящей Конвенции во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.

2) Заявления и подтверждения заявлений должны быть сделаны в письменной форме и официально доведены до сведения депозитария.

3) Заявление вступает в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства. Однако заявление, о котором депозитарий получает официальное уведомление после такого вступления в силу, вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением шести месяцев после даты его получения депозитарием.

4) Любое государство, которое делает заявление на основании настоящей Конвенции, может отозвать его в любое время путем официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такой отзыв приобретает силу в первый день месяца, следующего за истечением шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием.

Статья 22

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

1) Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2) Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3) Каждое Государство-сторона применяет положения настоящей Конвенции к транспортным услугам в отношении груза, принятого в свое ведение оператором в дату или после даты вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 23

ПЕРЕСМОТР И ВНЕСЕНИЕ ПОПРАВК

1) По просьбе не менее чем одной трети Государств-сторон 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 24

ПЕРЕСМОТР СУММ ОГРАНИЧЕНИЯ

- 1) По просьбе по меньшей мере четвертой части Государств-сторон депозитарий созывает совещание Комитета в составе представителей Договаривающихся государств, по одному от каждого государства, для обсуждения вопроса об увеличении или сокращении сумм, упоминаемых в статье 6.
- 2) Если настоящая Конвенция вступит в силу спустя более пяти лет после того, как она была открыта для подписания, депозитарий созывает совещание Комитета в течение первого года после ее вступления в силу.
- 3) Совещание Комитета проводится во время и в месте проведения ближайшей сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.
- 4) При установлении того, следует ли изменять пределы ответственности, и если да, то на какую сумму, принимаются во внимание следующие критерии, определенные на международной основе, и любые другие критерии, которые признаны уместными:
 - a) сумма, на которую были изменены пределы ответственности в какой-либо из транспортных конвенций;
 - b) стоимость грузов, обрабатываемых оператором;
 - c) стоимость транспортных услуг;
 - d) размер страховых взносов, в том числе при страховании грузов, страховании ответственности операторов и страховании рабочих от несчастных случаев на производстве;
 - e) средний размер убытков, взысканных с операторов за утрату или повреждение груза или задержку в его передаче; и
 - f) стоимость электроэнергии, топлива и других производственных факторов.
- 5) Поправки одобряются Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании.
- 6) Никакая поправка к пределам ответственности в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее чем через пять лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания.
- 7) Любую поправку одобренную в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи, депозитарий доводит до сведения всех Договаривающихся государств. Поправка считается принятой в конце 18-месячного срока после уведомления, если в пределах этого срока не менее одной трети государств, которые были Государствами-сторонами во время одобрения поправки Комитетом, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают эту поправку. Поправка, считающаяся принятой в соответствии с настоящим пунктом, вступает в силу для всех Государств-сторон через 18 месяцев после ее принятия.
- 8) Государство-сторона, не принявшее поправку, тем не менее связано ею, если оно не денонсировало настоящую Конвенцию по меньшей мере за один месяц до вступления поправки в силу. Такая денонсация приобретает силу при вступлении в силу поправки.
- 9) Если поправка принята в соответствии с пунктом 5, а 18-месячный срок для ее принятия еще не истек, то государство, которое становится Государством-стороной настоящей Конвенции в течение упомянутого срока, связано поправкой в случае ее вступления в силу. Государство, которое становится Государством-стороной настоящей Конвенции после упомянутого срока, связано любой поправкой, которая была принята в соответствии с пунктом 7.
- 10) Применимым пределом ответственности является предел, который в соответствии с предшествующими пунктами, действует в день, когда имели место обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку.

Статья 25

ДЕНОНСАЦИЯ

- 1) Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Государством-стороной 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 ... тысяча девятьсот ... 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 уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

**D. КОМПИЛЯЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПРАВИТЕЛЬСТВ И МЕЖДУНАРОДНЫХ
ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ПРОЕКТУ КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ
ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ**

Документ A/CONF.152/7 и Add.1 и 2

Документ A/CONF.152/7

[Подлинный текст на английском языке]
[18 декабря 1990 года]

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
I. ВВЕДЕНИЕ	35
II. КОМПИЛЯЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ	35
A. Правительства	35
Канада	35
Дания	36
Федеративная Республика Германия	37
Япония	41
Филиппины	42
Соединенные Штаты Америки	43
B. Международные организации	46
Международное бюро труда	46
C. Неправительственные организации	46
Ассоциация арендодателей в международных контейнерных перевозках	46

I. ВВЕДЕНИЕ

В настоящем документе содержатся комментарии и предложения правительств и международных организаций по проекту конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, полученные к 18 декабря 1990 года. На эту дату комментарии и предложения были получены от следующих правительств и международных организаций:

Правительства: Канада, Дания, Федеративная Республика Германия, Япония, Филиппины и Соединенные Штаты Америки.

Межправительственные организации: Международное бюро труда

Неправительственные организации: Ассоциация арендодателей в международных контейнерных перевозках

II. КОМПИЛЯЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

A. Правительства

Канада

[Подлинный текст на английском языке]

Общие замечания

После принятия ЮНСИТРАЛ на ее двадцать второй сессии проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле правительство Канады провело консультации с представителями промышленности, а также провинциальных и территориальных органов власти Канады для оценки влияния предлагаемой конвенции на функционирование транспортных терминалов и на внутреннее законодательство.

Хотя некоторые усомнились в необходимости предлагаемой конвенции на данном этапе, многие выступили в поддержку принципа международных правил, регулирующих пределы ответственности для операторов международных транспортных терминалов. Был достигнут консенсус в отношении необходимости обеспечения большей точности формулировок предлагаемой конвенции. Кроме того, правительство Канады по-прежнему придерживается той точки зрения, что пределы ответственности, которые предполагается установить в проекте конвенции, должны быть относительно жесткими.

Текст предлагаемой конвенции в лучшую сторону отличается от текста, представленного на рассмотрение Комиссии в 1988 году Рабочей группой по международной договорной практике (A/CN.9/298, приложение I). В положении о сфере применения, например, в настоящее время указывается, что одним из определяющих факторов для применения предлагаемой конвенции является место предоставления услуг. В настоящее время в положении о сфере применения указаны следующие три связывающих фактора: место коммерческого предприятия, место предоставления услуг и нормы международного частного права. Ожидается, что на практике обычным условием применения конвенции будет "место предоставления" услуг.

По-прежнему остается неясной цель некоторых статей предлагаемой конвенции. Ниже приводятся замечания по таким статьям, а также по другим статьям, заслуживающим внимания.

Замечания по отдельным статьям

Статья 1: Определения

По-прежнему не ясно, включает ли термин "груз" пустые контейнеры. Если предполагается не включать в понятие "груз" пустые контейнеры, исключая случаи, когда они находятся в процессе транспортировки, то это следует указать конкретно. Аналогичным образом необходимо отметить, что "груз" включает "массовые товары".

Статья 3: Период ответственности

Было бы желательно пояснить, что означает термин "принятие в ведение", с тем чтобы предотвратить возникновение споров по данному вопросу.

Не ясно также, что означает формулировка "предоставление в распоряжение". Следует предусмотреть определенный объективный метод определения того, когда груз предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, например, выдачу письменного уведомления о разгрузке.

Статья 5: Основание для ответственности

Хотя подразумевается, что форсмажорные обстоятельства косвенно являются средством защиты в соответствии с пунктом 1, прямая ссылка на форсмажорные обстоятельства облегчит понимание предлагаемой конвенции потенциальными пользователями.

Следует отметить, что проект этой статьи отличается от положений статьи 18 Варшавской конвенции с изменениями, внесенными в нее Монреальским протоколом № 4.

Статья 6: Пределы ответственности

Понимание пункта 1(a) можно облегчить, если будет конкретно исключен груз, перевозимый морем или по внутренним водным путям.

В связи с использованием в качестве меры ответственности расчетной единицы за килограмм веса брутто могут возникнуть проблемы в отношении груза, поставка которого выражена не в единицах веса, а в единицах объема или грузовых мест.

Отмечается, что в проекте конвенции не упоминается возможность специальной декларации стоимости, как это предусматривается в Варшавской конвенции.

Статья 11: Уведомление об утрате, повреждении или задержке

Срок уведомления об утрате является очень коротким. В случае очень крупных партий для вскрытия груза и обнаружения утраты или повреждения может потребоваться весьма значительный период времени. В пункте 11(1) следует предусмотреть более продолжительный срок уведомления. Трех рабочих дней может оказаться недостаточно для надлежащей подготовки иска.

Отмечается, что в предлагаемой конвенции конкретно не указывается, куда должен направляться иск, как это делается в статье 28 Варшавской конвенции.

Не ясно, кто является лицом, уполномоченным принять груз. Таким лицом может являться экспедитор груза, который обычно не устраивает проверку груза.

Дания

[Подлинный текст на английском языке]

Конвенция позволит облегчить для экспортеров, перевозчиков и других посредников понимание их правового статуса по отношению к операторам транспортных терминалов, которые участвуют в международной перевозке в других странах.

Однако для достижения поставленной цели конвенция должна содержать правила, касающиеся территории юрисдикции и выбора законодательства, а также правила, касающиеся процедуры расчета компенсации за утраченный или поврежденный груз.

В соответствии с проектом условиями конвенции регулируются лишь международные перевозки (см. статью 1(a)), исключая операции на терминалах, которые не являются частью международной перевозки или не зависят от перевозки. Тем не менее операторы транспортных терминалов не всегда будут знать, является ли данная перевозка частью международной перевозки.

Зачастую будет довольно трудно определить, носит ли перевозка национальный или международный характер. Сомнения могут возникнуть в связи с тем, следует ли рассматривать операцию, предшествующую перевозке, как национальную перевозку или часть международной перевозки.

В связи с определением термина "международная" в данном проекте могут возникнуть сомнения относительно того, что будет иметь определяющее значение: договоры о перевозке, договоры купли-продажи, место производства или же пункт конечного назначения.

Следует более четко сформулировать статью 3, касающуюся периода ответственности оператора.

Положение, в соответствии с которым важное значение имеет физическое местонахождение терминала - на морском побережье или внутри страны, - например в статье 6, представляется неудачным.

Более четко следует сформулировать правила об обеспечительных правах оператора терминала в отношении груза в соответствии со статьей 10.

Конкретные замечания по отдельным положениям проекта конвенции будут представлены на Конференции.

Федеративная Республика Германия

[Поллиный текст на английском языке]

Федеральное правительство приветствует проект конвенции, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, как конструктивную и надежную основу для проведения Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. На рассмотрение представляются следующие замечания и предложения.

1. Период ответственности

В ходе подготовительной работы круг операций, на которые будет распространяться конвенция, был расширен. В соответствии с первоначальным проектом конвенции предполагалось охватить лишь операции по хранению, например складирование. Нынешний проект конвенции распространяется также на прямое перемещение груза с одного транспортного средства на другое (операции по обработке груза без хранения; см. статью 4(2), второе предложение).

Тем не менее такое изменение еще не отражено в статье 1(a), (c) и в статье 3 проекта конвенции, поскольку ключевая формулировка "принятие в свое ведение" охватывает лишь часть таких операций. Поэтому соответствующая терминология должна быть дополнена формулировкой, касающейся операций по обработке груза.

Предложения:

Первое предложение статьи 1(a) должно гласить следующее:

"Оператор транспортного терминала" (ниже именуемый "оператором") означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять или обработать груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг в отношении груза в районе, находящемся под его контролем, или в районе, в который он имеет право доступа или в котором он может действовать".

Статья 1(c) должна гласить следующее:

"Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой определяется, что место отправления и место назначения, расположены в двух различных государствах, когда оператор принимает груз в свое ведение или получает его для обработки;"

Статья 3 должна гласить следующее:

"Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение или получения для обработки до момента его передачи или предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его".

2. Поэтапная перевозка

Не должно быть никакого сомнения в том, что чисто внутренние стадии поэтапной международной перевозки, если будет определено, что они регламентируются условиями отдельных внутренних договоров о перевозке, не будут подпадать под действие конвенции. Для уточнения этих очевидных пределов понятия "международная перевозка" следует соответствующим образом изменить текст существующего проекта конвенции.

Предложение:

В статью 1(с) необходимо добавить следующее предложение:

"Если и в той степени, в которой какой-либо этап перевозки определяется как осуществляемый на основании отдельного договора о внутренней перевозке, в соответствии с которым место отправления и место назначения не расположены в двух различных государствах, такая внутренняя перевозка не считается "международной перевозкой".

3. Определение международного характера

Перевозка считается международной, если "определяется", что место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах. Одним из решающих критериев для подтверждения международного характера перевозки являются сопровождающие груз транспортные документы. Использование международного транспортного документа (например, КДПГ или СИМ) должно обеспечивать предположение о международном характере перевозки. В случае использования национальных документов действует противоположное предположение.

Предложение:

В статью 1(с) необходимо добавить следующее предложение:

"Груз, сопровождаемый международным транспортным документом, считается объектом международной перевозки; груз, сопровождаемый внутренним транспортным документом, не считается объектом международной перевозки".

4. Основания для ответственности

В соответствии со статьей 5(1) ответственность оператора основывается на предположении о его неспособности принять все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать соответствующих обстоятельств и их последствий. Такое предположение необоснованно в том случае, если оператор не в состоянии осуществлять полный контроль над грузом по причинам, которые служат целям его клиентов. Это, в частности, имеет место, когда оператор для проведения осмотра или обработки груза предоставляет доступ к грузу его владельцам или другим управомоченным распоряжаться им лицам. В случае такого рода разрешенной деятельности третьей стороны вероятность повреждения в результате какого-либо действия или бездействия со стороны оператора отнюдь не выше вероятности того, что утрата или повреждение груза могут быть вызваны другими лицами. Поэтому в общем правиле, изложенном в статье 5(1), следует предусмотреть соответствующее исключение.

Предложение:

В статью 5(1) необходимо добавить следующий новый пункт 1 бис:

"Если в момент возникновения таких обстоятельств клиенту или другому лицу был предоставлен доступ в район, упомянутый в подпункте (а) статьи 1, для осмотра, перемещения или обработки груза, сам истец обязан доказать, что оператор, его служащие, агенты или другие лица, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг, не приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий".

5. Ограничение ответственности

В статье 6(1) проводится разграничение между транспортными услугами в целом и обработкой груза, который оператор получает сразу же после перевозки морем или по внутренним водным путям или которые должны быть переданы им для такой перевозки. Такого рода двойственный ограничительный подход основан на предположении о том, что средняя стоимость груза в морских перевозках существенно ниже стоимости груза, перевозимого другими средствами транспорта. Вместе с тем, поскольку автомобили, а также электронное и другое дорогостоящее оборудование все чаще являются объектом морской перевозки, данное предположение в настоящее время уже не отражает действительности. Таким образом различие в пределах ответственности может быть оправдано лишь определенной конкретной категорией товара, а не различием в способах перевозки.

Кроме того, в случае массовых грузов железнодорожные линии и речные суда конкурируют на одном рынке фрахта. Различные условия ответственности на транспортных терминалах могут оказать определенное воздействие на их положение.

С учетом обоих аспектов может быть выдвинуто следующее предложение.

Предложение:

Подпункт (b) статьи 6(1) следует исключить.

В отношении содержания других частей статьи 6(1) см. следующее предложение.

6. Альтернативное ограничение ответственности

В проекте конвенции предусматривается ограничение, которое основано исключительно на весе утраченного или поврежденного груза. Такой подход представляется неудовлетворительным. Федеральное правительство придерживается мнения о том, что в конвенции следует использовать альтернативный подход к морским перевозкам, отраженный в статье 4(5) Международной Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов 1924 года с поправками, внесенными Протоколом (Гаагские правила) 1968 года, и в статье 6(1) Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила). Если исходить из предположения о том, что Конвенция должна также облегчать регрессные иски со стороны перевозчиков, экспедиторов и страхователей для компенсации ущерба, нанесенного операторами терминала, то в конвенции следует предусмотреть альтернативное ограничение ответственности за место/единицу груза или в расчете на килограмм веса брутто груза в зависимости от того, какой из показателей выше.

Федеральное правительство признает те трудности, которые могут возникнуть в случае, если груз упакован в грузовые места (например, объединен в контейнерах или на поддонах). Тем не менее, если следовать структуре статьи 6(2) Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила), такие трудности являются вполне преодолимыми. Отпадет, в частности, потребность в сложной документации, предусмотренной в статье 4(1) проекта конвенции. Клиенту необходимо будет подтвердить лишь количество мест или единиц груза в качестве основы для расчета его иска. Если он не в состоянии сделать это на основе документа, подписанного и выданного в соответствии со статьей 4(1) проекта конвенции, то он сможет использовать другие транспортные документы, сопровождающие груз.

Предложение:

Статья 6(1) должна гласить следующее:

"Ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей [.....] расчетной единицы за место или другую единицу груза или [.....] расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше".

Необходимо добавить следующую статью 6(1 бис):

"Для целей расчета более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи применяются следующие правила:

а) Если для объединения груза используется контейнер, поддон или аналогичное подобное приспособление для транспортировки или упаковка, места или другие грузовые единицы, перечисленные в документе в соответствии с пунктом 1 статьи 4, или, при отсутствии такого перечисления, места или другие грузовые единицы, перечисленные в любом другом документе, сопровождающем груз, [и признанном оператором без конкретных оговорок] считаются соответствующими местами или другими грузовыми единицами. За исключением вышеизложенного, груз, объединенный в таком контейнере или на таком поддоне или при помощи другого подобного приспособления для транспортировки или упаковки, считается одной отдельной единицей.

б) В случае, если утрачивается или повреждается контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки или упаковки, такое приспособление для транспортировки или упаковки, если оно не предоставляется оператором, рассматривается в качестве одной отдельной единицы".

7. Объединение исков

Настоящий проект конвенции не устанавливает какого-либо ограничения в отношении совокупной суммы исков, являющихся результатом одного и того же события. Тем не менее в соответствии с обязательным режимом ответственности оператор не должен подвергаться не поддающемуся оценке и практически нестрахуемому риску, связанному с беспредельным объединением исков, даже если такие иски индивидуально ограничены. Нахождение определенной

формулы для расчета различных совокупных сумм, которые будут соответствовать каждому отдельному виду и размеру транспортного терминала, может оказаться довольно трудной или даже невыполнимой задачей. Поэтому в конвенции следует установить одну относительно высокую сумму.

Предложение:

После статьи 6 необходимо добавить следующую новую статью 6 бис:

"Ни в коем случае ответственность оператора по совокупности всех возникающих в любом отдельном случае исков, которые оцениваются в соответствии с положениями предшествующих статей, не превышает ... миллионов расчетных единиц. Если такая совокупность исков превышает ... миллионов расчетных единиц, то эта сумма распределяется между истцами пропорционально размерам их исков".

8. Утрата права на ограничение ответственности

В ходе подготовительной работы были высказаны существенно различающиеся мнения по вопросу о том, должен ли оператор терять право на ограничение ответственности в случае, если его собственное поведение является преднамеренным или халатным, а также в случае, если преднамеренными или халатными являются действия его служащих. В принципе существующий проект конвенции основан на концепции субститутивной ответственности, что позволяет довольно легко превысить ограничение ответственности. Федеральное правительство не уверено в том, что такой подход является наилучшим. Целесообразней, по-видимому, обеспечить большую надежность в пределах ответственности и в то же время увеличить размер предельных сумм, предложенных в проекте конвенции. Более высокие предельные суммы не только расширят возможности клиентов с точки зрения компенсации убытков, но также будут оправдывать ограничение возможности превышать предельные суммы лишь теми случаями, когда сам оператор (или корпоративный представитель терминальной транспортной компании) может быть обвинен в умышленном противоправном поведении.

Предложение:

В статье 8(1) следует исключить слова "его служащих или агентов".

9. Право удержания

В статье 10(1) предусматривается право удержания, которым пользуется оператор в отношении груза в связи с услугами, предоставленными в течение периода, когда он несет за него ответственность. ЮНСИТРАЛ согласилась с предложением предоставить такое право удержания также и в связи с услугами, предоставленными по истечении этого периода (см. Доклад ЮНСИТРАЛ о работе ее двадцать второй сессии 1/). Поэтому необходимо соответствующим образом изменить проект конвенции, в котором не отражено это решение.

Предложение:

Первое предложение статьи 10(1) должно гласить следующее:

"Оператор имеет право удерживать груз в связи с издержками и требованиями, связанными с обеспечением транспортных услуг, предоставленных им в отношении груза, в течение или после периода, когда он несет за него ответственность".

10. Право на продажу

В первом предложении статьи 10(3) излагается правило в отношении коллизии норм права, касающееся требований и юридических аспектов права оператора на продажу. В ходе подготовительной работы было решено, что возможные коллизии между правом на продажу или любыми имущественными правами третьих сторон в отношении груза не должны рассматриваться в конвенции (см. подготовительную документацию A/CN.9/260, пункт 66, A/CN.9/WG.II/WP.56, статья 10, комментарий 6). Независимо от такого общего подхода в статью 10(3) было добавлено специальное положение, в соответствии с которым правила в отношении коллизии норм права, изложенные в первом предложении статьи 10(3), не распространяются на контейнеры, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или грузоотправителем. Такое положение, если

1/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/44/17), пункты 126 и 207.

его толковать буквально, означает, что в данном случае применяются общие принципы международного частного права. Федеральное правительство выражает сомнения относительно целесообразности различного применения правила в отношении коллизии норм права для различных категорий груза. Оно предпочло бы, чтобы все вопросы, касающиеся продажи груза и прав третьих сторон на груз, регулировались применимым национальным законодательством в соответствии с общими принципами международного частного права.

Предложение:

Пункт 3 статьи 10 следует исключить.

11. Срок исковой давности

Проект конвенции содержит несколько положений, касающихся различных сроков. Некоторые сроки начинаются в день "запроса", другие - в день "уведомления". В пункте 2(b) статьи 12 делается ссылка на уведомление об утрате груза без какого-либо указания на то, когда должен начинаться срок исковой давности - в момент отправления или получения такого уведомления. В других положениях, например в пунктах 3 и 4 статьи 5, предусматривается конкретный срок после получения запроса. Таким образом, статью 12(2)(b) проекта конвенции следует привести в соответствие с упомянутыми положениями.

Предложение:

Статья 12(2)(b) должна гласить следующее:

"В случае полной утраты груза, в день, когда лицо, уполномоченное заявить требование о том, что груз утрачен, получает уведомление от оператора, в котором сообщается о такой утрате, или в день, когда это лицо может считать груз утраченным в соответствии с пунктом 4 статьи 5, в зависимости от того, что наступает раньше".

12. Вступление заявления в силу

Следует существенно увеличить количество ратификационных документов, необходимых для вступления конвенции в силу в соответствии со статьей 22(1) проекта конвенции.

Приведенные выше замечания не следует рассматривать как исчерпывающие. Правительство Федеративной Республики Германии оставляет за собой право представить другие предложения в ходе Дипломатической конференции.

Япония

[Подлинный текст на английском языке]

По мнению правительства Японии, изложенный в документе A/CONF.152/5 проект конвенции является хорошей основой для обсуждения на международной конференции полномочных представителей. Тем не менее представляется целесообразным сделать следующие замечания, которые могли бы содействовать улучшению отдельных положений этого проекта конвенции.

Представляемые ниже замечания никоим образом не ущемляют право правительства Японии в отношении той или иной окончательной позиции, которую оно займет на Конференции.

1. Статья 1(a)

Статья 1(a) не дает четкого ответа на вопрос о том, распространяется ли конвенция на стивидоров, деятельность которых регулируется применимыми нормами права в отношении перевозок. С учетом цели конвенции, которая призвана заполнить пробелы между существующими режимами ответственности за транспортировку, по-видимому, нецелесообразно предусматривать возможность исключения стивидоров из сферы действия конвенции путем простого включения в коносамент оговорки, предоставляющей стивидорам такую же защиту, как и перевозчикам.

Эта неопределенность может быть устранена путем включения во второе предложение статьи 1(a) после слова "ответственность" формулировки "как перевозчик или оператор смешанной перевозки".

2. Статья 4(а)

В соответствии со статьей 4(1) оператор подписывает документ или выдает подписанный документ, если заказчик просит его об этом. В данном случае беспокойство вызывает тот факт, что для представления заказчиком просьбы не установлено какого-либо предельного срока. В соответствии с существующими положениями статьи 4(1) оператора можно обязать подписать или выдать подписанный документ даже после того, как заказчик возбуждает против него иск. Необходимо установить предельный срок разумной продолжительности в отношении права заказчика запрашивать документ.

3. Статья 10(1)

На двадцать второй сессии ЮНСИТРАЛ было решено, что право удерживать груз в соответствии с первым предложением статьи 10(1) должно быть предоставлено оператору для покрытия издержек и требований, возникающих после истечения периода, когда он несет за него ответственность. Данное положение следует привести в соответствие с принятым решением.

4. Статья 11(2)

Термин "конечный получатель" в положениях статьи 11(2) нуждается в пояснении, поскольку его следует привести в соответствие с решением, принятым Рабочей группой по международной договорной практике на ее одиннадцатой сессии, которое говорит о том, что данный термин относится к лицу, которое будет в состоянии произвести осмотр груза (А/CN.9/298, пункт 69). Эту проблему можно решить, включив после слов "конечного получателя" формулировку "который в состоянии произвести их осмотр".

В связи с этим можно было бы также рассмотреть возможность дополнительных условий, с тем чтобы учесть случаи, когда конечный получатель груза отказывается его принять.

5. Статья 21

В самой статье 21 не дается определения термина "заявление". Если этот термин включает заявление, упомянутое в статье 19, то следует изменить очередность статей 20 и 21, а формулировку "настоящей Конвенции" в первой строке существующей статьи 21(1) следует заменить словами "статьи 19".

Филиппины

[Подлинный текст на английском языке]

Замечания Управления портов Филиппин по проекту конвенции
об ответственности операторов транспортных терминалов
в международной торговле

На основании положений административных постановлений Управления портов Филиппин (УПФ) № 13-77 и № 10-81, соответственно озаглавленных "Общие правила деятельности портов Управления портов Филиппин" и "Общие условия всех договоров/разрешений на управление и эксплуатацию служб обработки грузов", ниже приводятся наши замечания и предложения по соответствующим вопросам:

1. В пункте 3 статьи 5, где поясняется, когда имеет место задержка, если оператор не передал груз в распоряжение лицу, уполномоченному принять груз, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах разумного срока после получения запроса на груз, поданного таким лицом, следует конкретно указать точный или определенный период времени, например пятнадцать (15) дней с момента получения такого запроса.

2. Что касается положений пункта 4 статьи 5 и пунктов 5 и 2 статьи 11, то в правилах УПФ предусматривается, что с того момента, когда подрядчик считается не передавшим груз и который наступает через час после представления делового ордера владельцем груза или его надлежащим образом уполномоченным представителем, подрядчик по получении соответствующего запроса представляет свидетельство о недостатке, повреждении или утрате груза. Запрос о выдаче свидетельства об утрате или недоставке делается в течение тридцати (30) дней после даты поставки последней партии владельцу груза. С другой стороны, выдача свидетельства о недоставке должна производиться в течение пятнадцати (15) дней после получения письменного запроса о выдаче свидетельства. Если подрядчик не предпринимает действий по данному запросу, считается, что свидетельство выдано. После этого лицо, уполномоченное предъявлять

требования, представляет в течение пятнадцати (15) дней с даты выдачи подрядчиком свидетельства о недоставке формальный запрос, к которому прилагаются необходимые копии коносамента, счета-фактуры, заверенного упаковочного листа и сметы расходов для компенсации ущерба.

3. Что касается пределов ответственности в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 6, то в правилах УПФ предусматривается, что оператор несет ответственность за утрату, повреждение или недоставку груза в размере фактической стоимости каждого места груза по счету-фактуре, которая ни в коем случае не превышает 3 500,00 филиппинских песо за каждое грузовое место, если стоимость ввозимого груза не указана иначе в письменной форме наряду с заявленной стоимостью по коносаменту и не подтверждается заверенным упаковочным листом.

Другие положения проекта конвенции, которую предполагается принять на международном уровне, соответствуют местным положениям о требованиях и ответственности за утрату и повреждение за исключением, разумеется, определенных процедур УПФ и вышеупомянутого ограничения в отношении платежей по удовлетворению требований, которые выражаются в филиппинских песо.

Поскольку Конвенция призвана установить единообразные международные правила об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, Управление портов Филиппин будет весьма признательно за информацию об окончательных результатах Конференции полномочных представителей ЮНСИТРАЛ, которая будет проходить 2-19 апреля 1991 года в Вене. При необходимости может быть рассмотрен вопрос о пересмотре соответствующих местных положений для приведения их в соответствие с проектом, который будет представлен на окончательное утверждение.

Соединенные Штаты Америки

[Подлинный текст на английском языке]

Соединенные Штаты согласны с тем, что проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, принятый Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли в мае 1989 года (документ Организации Объединенных Наций A/CONF.152/5 от 13 марта 1990 года), является соответствующим исходным документом для работы Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, которая будет проходить в апреле 1991 года в Вене. В то же время Соединенные Штаты имеют следующие замечания по проекту конвенции, включая некоторые существенные изменения конвенции, которые, по ее мнению, должны быть приняты (выделены подчеркиванием) и редакция которых может быть улучшена на Конференции:

Статья 1: Определения

1. Описание "груза": в соответствии с толкованием статьи 1(b) Соединенными Штатами пустые контейнеры, находящиеся на территории складирования пустых контейнеров, не подпадают под действие конвенции. Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов касается транспортных услуг в отношении груза; контейнеры и упаковочные материалы рассматриваются в конвенции лишь в той степени, в какой они используются для объединения или упаковки груза. В самой конвенции или же в протоколах обсуждения конвенции следует четко указать, что пустые контейнеры, находящиеся на территории для складирования пустых контейнеров, не подпадают под действие конвенции.

2. "Письменная форма": в разделе проекта конвенции, посвященном определениям, не дается какого-либо определения понятию "письменная форма". Между тем данный термин используется в конвенции, например в статье 12(4). Улучшению конвенции способствовало бы формальное признание электронно-письменной формы в качестве приемлемого вида письменной формы. Такое признание лучше всего отразит статья 1 следующим образом:

"Для целей настоящей Конвенции термин "письменная форма" включает электронно-письменную форму".

Статья 4: Выдача документа

Соединенные Штаты твердо уверены в том, что необходимо обеспечить гибкость требований в отношении документации. Предполагается, что соответствующим документом будет, как правило, являться коносамент перевозчика, передаваемый оператору терминала; таким образом, существующая формулировка статьи 4(1)(а) является вполне удовлетворительной. Сам заказчик

заинтересован в том, чтобы иметь возможность выбирать недорогостоящий и оперативный метод представления документов, сохраняя при этом право требовать от оператора выдачи документов в соответствии со статьей 4(1)(b), если с учетом характера груза или конъюнктуры рынка заказчику необходимо знать состояние и количество груза на данном этапе поставки. Указание состояния и количества груза в ходе погрузки или разгрузки может оказаться особенно обременительным (и дорогостоящим) обязательством для стивидоров.

В случае внесения дополнительных требований в уже существующие положения необходимо, по мнению Соединенных Штатов, сделать оговорку в отношении таких дополнительных требований, как, например, "в той степени, в какой того требуют местные обстоятельства", с тем чтобы дополнительные требования применялись лишь в отношении тех стран, которые действительно в них нуждаются.

Другая оговорка "если они могут быть удостоверены разумными средствами проверки" потребует для того, чтобы не допустить вскрытия опечатанных контейнеров стивидорами или операторами терминалов, поскольку такая процедура, несомненно, может задержать и даже приостановить движение груза.

В соответствии со статьей 4(4) подпись оператора может быть сделана электронным или любым механическим способом, "если это не противоречит праву страны, в которой подписывается документ". Хотя этот пункт соответствует аналогичному положению Гамбургских правил (статья 14(3)), Соединенные Штаты отдают предпочтение формулировке, использованной в Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях (статья 5(k) - "подпись означает собственноручную подпись, либо ее факсимиле, либо иное эквивалентное удостоверение аутентичности с помощью других средств; ...") и позволяющей в максимально возможной степени упростить процедуры международной торговли. В этом положении не содержится какой-либо оговорки относительно соответствия местному законодательству.

Статья 6: Пределы ответственности

Соединенные Штаты поддерживают принцип ограничения ответственности. Тем не менее Соединенные Штаты считают, что необходимо соответствующим образом учитывать обесценение в результате инфляции. Вследствие инфляционных процессов во всем мире стоимость СПЗ понизилась, дефлятор МВФ, основанный на относительной стоимости валют, составляющих корзину СПЗ, повысился с 1 в 1979 году до 1,4936 в 1987 году (см. IMF International Financial Statistics, 1988). Пределы ответственности в соответствии с Конвенцией о смешанных перевозках, например, сокращены на 73 процента по сравнению с их первоначальным объемом в 1980 году. Эти пределы продолжали сокращаться в реальном выражении в течение периода 1987-1990 годов. Следовательно, при определении пределов ответственности в конвенции об операторах терминалов необходимо учитывать сокращение пределов ответственности в результате инфляции, установленных в других конвенциях.

По мнению Соединенных Штатов, подходы, использованные для определения пределов ответственности в других конвенциях о режимах ответственности, например в Гамбургских правилах, отнюдь не обязательно должны быть использованы в конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов. Предмет конвенции об операторах терминалов отличается от предмета Гамбургских правил и других конвенций о режимах ответственности. В конвенции об операторах терминалов не рассматривается, например, вопрос о навигационных ошибках, в то время как при обсуждении Гамбургских правил вопрос о навигационных ошибках имел существенное значение для исхода переговоров.

Соединенные Штаты считают, что при установлении пределов ответственности государствам-участникам следует рассмотреть такие вопросы, как стоимость груза, обрабатываемого операторами, стоимость транспортных услуг, стоимость страхования, средний уровень возмещения ущерба, который должен устанавливаться для операторов в связи с утратой или повреждением груза или задержкой в передаче груза, а также накладные расходы операторов терминалов; необходимо учесть также пределы ответственности, предусмотренные в других транспортных конвенциях. (См. статью 24(4), критерии определения целесообразности изменения пределов ответственности.)

Наконец, фактические показатели пределов ответственности должны зависеть от результатов решения вопросов, касающихся бремени доказывания, возможности нарушения пределов и возражений относительно ответственности, поскольку ограничение ответственности является лишь одним из методов распределения рисков между оператором терминала и его заказчиками.

Статья 7: Применение [возражений ответчика и пределов ответственности] в отношении
внедоговорных требований

В статье 7(3) предусматривается, что компенсация, которая может быть взыскана со служащего, агента или независимого подрядчика, не превышает в совокупности пределов ответственности, предусмотренных в конвенции. В связи с этим возникает вопрос о том, будут ли служащие, агенты и независимые подрядчики связаны согласием оператора на увеличение пределов ответственности, предусмотренное в статье 6(4). По мнению Соединенных Штатов, служащие, агенты и независимые подрядчики не должны нести каких-либо обязательств в результате договорного согласия операторов увеличивать пределы ответственности. Таким образом, предлагается включить в статью 7(3) следующее предложение:

"Такая совокупная сумма не зависит от договорного согласия оператора в соответствии со статьей 6(4) увеличить пределы ответственности".

Статья 10: Обеспечительные права в отношении грузов

В некоторых случаях оператор терминала оказывается в невыгодном положении из-за того, что неостребованный груз занимает полезное пространство, необходимое для других целей. Поэтому Соединенные Штаты предлагают включить следующий новый подпункт:

"5) Оператор терминала может считать находящийся в его ведении груз брошенным, если он не востребован в течение () дней после i) даты, до которой оператор согласился хранить груз, или ii) если такое соглашение не было заключено, после даты, в которую уведомление о наличии груза было сделано оператором лицу, уполномоченному принять груз".

Статья 12: Исковая давность

Для приведения в соответствие с новым пунктом 5, предложенным выше для включения в статью 10, пункт 2 статьи 12 необходимо изменить следующим образом:

"2) Срок исковой давности начинается:

а) в день, когда оператор передает либо предоставляет груз или его часть в распоряжение лица, уполномоченного принять груз, или считает, что груз брошен в соответствии с пунктом 5 статьи 10; или".

Никаких изменений в отношении подпункта (b) пункта (2) не предлагается.

Статья 15: Международные транспортные конвенции

Статья 15, поскольку она касается "прав или обязанностей, которые могут возникать на основании какой-либо международной конвенции о международной перевозке грузов, являющейся обязательной для государства, выступающего стороной настоящей Конвенции", вполне удовлетворительна. По мнению Соединенных Штатов, цель данной статьи, подобно аналогичным статьям других конвенций, подготовленных ЮНСИТРАЛ, должна состоять в том, чтобы исключить из сферы применения новой конвенции все вопросы, которые уже охвачены действующими конвенциями, с тем чтобы избежать путаницы, коллизии и дублирования положений.

Тем не менее в связи с оговоркой в статье 15 "или на основании какого-либо закона такого государства, который приводит в действие конвенцию, касающуюся международной перевозки грузов, или вытекает из нее", возникают принципиальные вопросы, касающиеся взаимосвязи между договорами и национальным законодательством, принятым в одностороннем порядке. Эта оговорка в существующей формулировке может быть использована в одностороннем порядке для обхода обязательных положений данной конвенции, которая, как предполагалось, должна быть единообразной в результате применения внутреннего законодательства, якобы частично вытекающего из некоторых других многосторонних или двусторонних транспортных конвенций. В конвенции, предназначенной для заполнения существующих пробелов, особенно важно обеспечить, чтобы в результате применения внутреннего законодательства, вытекающего из международных конвенций, не привносилась какая-либо неопределенность. Поэтому Соединенные Штаты предлагают исключить вышеупомянутую оговорку.

Статья 22: Вступление в силу

Соединенные Штаты разделяют мнение многих стран о том, что данная конвенция не связана с Гамбургскими правилами 1978 года, и поэтому для ее вступления в силу не следует требовать представления 20 документов о ратификации или присоединении, как это предусмотрено в Гамбургских правилах.

В данном случае целесообразно провести сравнение с другими многосторонними конвенциями: в Гаагских правилах 1924 года требовалось минимальное количество документов о ратификации, и они вступили в силу в 1931 году после получения четырех документов о ратификации; для Висбийских поправок 1968 года требовалось 10 документов о ратификации, и они вступили в силу в 1977 году; для Протокола о СПЗ 1979 года требовалось 5 документов о ратификации, и он вступил в силу в 1984 году. В соответствии с Конвенцией о смешанных перевозках 1980 года требуется 30 документов о ратификации, и эта Конвенция еще не вступила в силу. Соответственно, Соединенные Штаты предлагают, чтобы конвенция вступила в силу после того, как ее ратифицируют или к ней присоединятся 5 государств.

В. Межправительственные организации

Международное бюро труда

[Подлинный текст на английском языке]

Международное бюро труда представило Исполнительному секретарю Конференции Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов следующие замечания Международной федерации транспортников (МФТ):

"МФТ от имени служащих транспортных терминалов, особенно работников автотранспорта, железнодорожного транспорта и докеров, выражает серьезное беспокойство в связи с предлагаемой формулировкой пунктов 7(2) и 8(2) предлагаемой конвенции. Мы, в частности, решительно выступаем против включения слов "доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей или функций" в пункте 7(2). По нашему мнению, служащий оператора не несет какой-либо договорной ответственности перед грузоотправителем или грузополучателем. Служащий несет обязательства перед своим нанимателем, и эти обязательства определены в соответствующем трудовом договоре и регламентируются применимым трудовым законодательством. В идеале мы бы предпочли, чтобы на все действия, предпринимаемые служащим или агентом оператора, распространялись пределы ответственности в соответствии с конвенцией, что, по нашему мнению, можно было бы обеспечить, попросту исключив вышеупомянутую формулировку.

Мы, конечно же, не можем согласиться, чтобы, как это следует из предлагаемой формулировки, бремя доказывания возлагалось на служащего, которому необходимо доказать, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, а не на предъявившее иск лицо, которое должно доказать обратное.

По аналогичным причинам мы предпочли бы исключить пункт 8(2). Рассматриваемые в нем виды действий обычно являются предметом уголовного права".

С. Неправительственные международные организации

Ассоциация арендодателей в международных контейнерных перевозках

[Подлинный текст на английском языке]

Замечания ИИКЛ в поддержку статьи 10(3)

Ассоциация арендодателей в международных контейнерных перевозках (ИИКЛ)* представляет настоящие замечания в поддержку предусмотренных в статье 10(3) ограничений права оператора транспортного терминала продавать контейнеры, в отношении которых он использовал право удержания. В соответствии со статьей 10(3) оператор имеет право продать груз, в отношении которого он использовал право удержания, однако это не относится к "контейнерам, поддонам и аналогичным приспособлениям для транспортировки или упаковки, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или грузоотправителем, и на которых четко обозначено наименование владельца" (за исключением ряда случаев, связанных с ремонтом или усовершенствованиями).

*ИИКЛ является торговой ассоциацией, в которую входят фирмы, сдающие в аренду контейнеры для международных морских перевозок грузов. На контейнере крупными буквами на каждой из четырех сторон, а также в других местах обозначено наименование сдающей его в аренду компании-владельца.

ИИКЛ предлагает принять статью 10(3) в изложенном виде. Существующий текст представляет собой определенный компромисс. Первоначально ИИКЛ утверждал, что оператор не должен использовать арендуемые контейнеры в качестве обеспечения. В Соединенных Штатах не существует четких правил в отношении наличия обеспечения для оператора. В Соединенных Штатах существуют определенные основания для того, чтобы наделить управляющего складом (т.е. оператора) правом удержания в случае, если лицо, передавшее имущество на хранение управляющему складу, может быть заинтересовано в том, чтобы заложить это имущество на его стоимость. Судходная линия не будет иметь такого интереса в арендованном контейнере. В правовых системах ряда европейских стран предусматривается право удержания, однако не предусматривается право на продажу, ибо такое право возникает лишь после вынесения судебного приказа.

Цель такого компромисса заключается в том, чтобы способствовать проведению переговоров между оператором, в распоряжении которого находится контейнер, и компанией, сдавшей данный контейнер в аренду. Каждая из этих компаний заинтересована в передаче контейнера за выплату определенной суммы. Предоставление оператору права на продажу нанесет ущерб интересам компании-арендодателя, которая не несет какой-либо ответственности в связи с передачей контейнера оператору. Существующий текст обеспечивает надлежащий баланс интересов и предусматривает льготу, выгодную обеим сторонам.

Документ A/CONF.152/7/Add.1*

[Подлинный текст на английском языке]
[13 марта 1991 года]

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Страница</u>
I. ВВЕДЕНИЕ	47
II. КОМПИЛЯЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ	48
A. Правительства	48
Маврикий	48
Мексика	48
Марокко	50
Нидерланды	50
Польша	52
Швеция	53
B. Межправительственные организации	56
Организация африканского единства (ОАЕ)	56
Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП)..	56
C. Неправительственные организации	57
Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).....	57

I. ВВЕДЕНИЕ

В настоящем добавлении 1 к документу A/CONF.152/7 содержатся комментарии и предложения правительств и международных организаций по проекту конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, полученные в период с 18 декабря 1990 года

*Включает документ A/CONF.152/7/Add.1/Corr.1 от 20 марта 1991 года.

по 6 марта 1991 года. В этот период комментарии и предложения были получены от следующих правительств и международных организаций:

Правительства: Маврикий, Марокко, Мексика, Нидерланды, Польша и Швеция

Межправительственные организации: Организация африканского единства (ОАЕ), Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП)

Неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)

II. КОМПИЛЯЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

A. Правительства

Маврикий

[Подлинный текст на английском языке]

Проект конвенции применяется только к транспортным услугам, и он не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут возникать на основании какой-либо международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов. Правительство Маврикия отмечает, что согласно статье 5 проекта конвенции "встречная небрежность" не указывается в качестве основания для освобождения (частичного или полного) от любой ответственности.

Мексика

[Подлинный текст на испанском языке]

Правительство Мексики с удовлетворением воспринимает работу ЮНСИТРАЛ по подготовке проекта конвенции. Этот документ является логическим следствием различных усилий, ранее предпринятых этой организацией и другими международными учреждениями в области международных перевозок груза. Кроме того, международная конвенция, которая регулировала бы ответственность операторов транспортных терминалов в международной торговле, необходима потому, что посвященные перевозкам конвенции регулируют лишь определенные аспекты этой деятельности, однако представляется, что именно повреждение или утрата груза чаще всего происходит во время промежуточных этапов перевозок, особенно до и после перевозок.

Статья 1

Следует определить термин "лицо, уполномоченное принять груз". Данный термин используется в статьях 3, 4, 5 и 11. Кроме того, поскольку в статье 4 упоминается также заказчик, необходимо разобраться в том, кто же является заказчиком: погрузчик, перевозчик или грузополучатель? Лицо, уполномоченное принять груз, может быть перевозчиком, другим оператором, грузополучателем или владельцем коносамента.

Необходимо также разобраться в термине "заказчик".

Статья 4

Что касается статьи 4, то следует отметить, что в пункте 3 статьи 14 "Гамбургских правил" содержится определение термина "подпись". Аналогичным образом это понятие определяется в пункте 3 статьи 5 Конвенции о смешанных перевозках. С другой стороны, в подпункте (к) статьи 5 Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных и международных простых векселях изложена другая концепция "подписи".

Принятая в проекте формулировка ставит собственноручную подпись в зависимости от отсутствия соответствия подписи праву страны, в которой подписывается документ. Это положение несовместимо с концепцией единообразия и создает большую неопределенность. В любом случае было бы предпочтительнее санкционировать оговорку. Согласованность, достигнутая при выработке вышеупомянутой конвенции об оборотных документах, показывает, что такое положение не является необходимым.

При обсуждении этой конвенции первоначально предлагалась формулировка, аналогичная той, которая используется в рассматриваемом в настоящее время проекте конвенции. Была предусмотрена идея оговорки. В ходе работы над проектом этой оговорки данный вопрос обсуждался всесторонне и явился "одним из наиболее спорных вопросов", поскольку концепция подписи имеет исключительно важное значение в вопросах, связанных с правом, которое регулирует использование оборотных документов. Определение, которое тогда было выработано, в большей степени удовлетворяло большинство стран, чем текст, аналогичный тому, который предложен в настоящее время в статье 4.

Рекомендация: i) устранить неопределенность, связанную с концепцией подписи (существуют три различных определения); ii) принять определение, которое содержится в Конвенции о международных переводных векселях и о международных простых векселях, поскольку оно имеет преимущества перед сформулированными ранее определениями.

В любом случае абсолютно необходимо исключить условие, в соответствии с которым несобственно ручная подпись рассматривается как не противоречащая законам страны, в которой подписывается документ. Если сохранение этого условия будет сочтено необходимым, то целесообразно предусмотреть возможность оговорок. Это будет являться шагом назад по сравнению с другими документами и международной торговой практикой.

Статья 6

Данная статья устанавливает пределы ответственности, которые, судя по всему, являются низкими, если сравнивать их с пределами ответственности, установленными другими международными конвенциями, например в статье 6 "Гамбургских правил" и статье 18 Конвенции о смешанных перевозках. Кроме того, опыт показывает, что утрата или повреждение груза чаще всего происходят на этапах, охватываемых Конвенцией. Все это свидетельствует в пользу того, чтобы поднять пределы ответственности по крайней мере до уровней, устанавливаемых другими упомянутыми соглашениями.

Кроме того, следует добавить, что от момента возникновения обстоятельств, вызывающих ответственность, до момента выплаты компенсации может пройти много времени. Поэтому целесообразно предусмотреть (как, например, в статье 70 Конвенции о международных переводных векселях и международных простых векселях и в статье 78 Конвенции о договорах международной купли-продажи товаров) обязательство выплачивать проценты, а также компенсировать убытки, которые могут возникнуть в результате колебаний обменных курсов. В противном случае, даже если в полном соответствии с национальным законом лицо, которому был нанесен ущерб, может потребовать такой компенсации, то лицо, несущее ответственность, может возразить, что предел его ответственности включает также проценты и потери в результате колебания обменных курсов.

Что касается ответственности за задержку, устанавливаемой с учетом общей суммы вознаграждения, подлежащей уплате оператору, то этот предел весьма низок, поскольку оператор рискует только вознаграждением за свои услуги и больше ничем.

В статье имеются ссылки на вознаграждение, подлежащее уплате оператору, что дает основание считать, что другие дополнительные сборы, которые могут взиматься оператором, не входят в общую сумму, составляющую предел его ответственности. Этот вопрос должен быть пересмотрен.

Статья 10

Правительство Мексики высоко оценивает то обстоятельство, что на двадцать второй сессии ЮНСИТРАЛ был принят критерий, что продажа груза может быть осуществлена только в том случае, если это разрешено законом государства, где находится груз. Принятие ранее использовавшегося в проекте конвенции критерия, согласно которому продажа груза могла быть осуществлена в том случае, если это было разрешено законом государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие, сделало бы эту конвенцию несовместимой с основными принципами нашей правовой системы, согласно которой продажа груза не разрешается без судебного разбирательства в присутствии владельца. Другие государства, где действуют аналогичные правовые системы, возможно, будут иметь такие же возражения.

Марокко

[Подлинный текст на французском языке]

1. Воздушные перевозки

На основании определений, содержащихся в статье 1, и сферы применения, установленной в статье 2 проекта, можно сделать вывод о том, что действие проекта не распространяется на Национальную компанию воздушных перевозок (RAM) в ее качестве перевозчика.

Так, из пункта (а) статьи 1 вытекает, что в понятие "оператор", ответственность которого призван определить текст, не включены лица, несущие ответственность за груз в силу действия правил, применимых к перевозке.

Вот почему ответственность Национальной компании, деятельность которой в этой связи регулируется положениями Варшавской конвенции, не будет подпадать под действие норм, устанавливаемых в проекте конвенции.

2. Автомобильные перевозки

Что касается автомобильных перевозок, то проект конвенции позволит заполнить юридический пробел в регулировании отношений в точках пересечения перевозок, осуществляемых с помощью различных видов транспорта.

Так, значение проекта конвенции заключается в том, что сфера его применения охватывает услуги, предоставляемые оператором транспортного терминала (хранение, погрузка, разгрузка, штипка...) в отношении груза, который является объектом международной перевозки.

Нидерланды

[Подлинный текст на английском языке]

Общие замечания

Правительство Нидерландов с большим интересом и удовлетворением восприняло проект Конвенции. Основная причина обеспечения единообразия правил об ответственности операторов терминалов заключается в том, чтобы устранить неурегулированные в международных транспортных конвенциях пробелы в режимах ответственности до, в ходе и после осуществления перевозки, а также на различных этапах перевозки. С одной стороны, проект конвенции обеспечивает должную защиту лиц, заинтересованных в грузе, а с другой стороны, он упрощает право регресса со стороны перевозчиков, операторов смешанных перевозок, экспедиторов и других аналогичных предприятий в отношении оператора терминала, когда на них возлагается ответственность за утрату или повреждение груза, причиненные оператором терминала в период, когда ответственность за груз несли эти предприятия.

Правительство Нидерландов понимает, что можно улучшить общие условия, которые используют различные подразделения терминалов, однако сомневается, что это можно сделать за счет установления общей системы ответственности по следующим причинам.

Проект конвенции применяется в отношении операторов терминалов, обрабатывающих грузы, являющиеся объектом международной морской, воздушной или дорожной перевозки и перевозки по внутренним водным путям. Существуют самые различные категории операторов, занимающихся различными видами грузов и предоставляющих различные услуги. Кроме того, в техническом и функциональном отношении операторы весьма отличаются друг от друга. Учитывая различные фактические обстоятельства, при которых операторы терминалов предоставляют услуги, правительство Нидерландов не уверено, что на различные категории операторов терминалов следует в обязательном порядке распространять одну и ту же систему ответственности. Например, в соответствии со статьей 5 проекта конвенции система ответственности основывается на принципе презумпции ошибки или небрежности. Оператор освобождается от ответственности только в том случае, если он может доказать, что он, его служащие, агенты или другие лица, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. Такое перекладывание бремени доказывания означает, что согласно положениям проекта конвенции оператор будет не в состоянии доказать, что ответственности он не несет. На практике операторы обрабатывают огромное количество самых разнообразных грузов, не имея возможности произвести оценку их состояния и качества. Соответственно, операторам будет трудно, а может быть, и невозможно доказать, что они или их служащие, агенты или другие лица, услугами

которых они пользуются, приняли все разумные меры, чтобы избежать таких обстоятельств или их последствий. Следует также отметить, что операторам часто трудно определить заранее, какие меры следует принять, поскольку документы не всегда должным образом раскрывают конкретный характер отдельных грузов. Кроме того, нельзя ожидать, что операторы могут располагать достаточными сведениями о всех получаемых для обработки грузах, чтобы во всех случаях обеспечить принятие соответствующих мер. В связи с каждым видом услуг оператора существуют свои специфические условия регулирования ответственности, и эти условия отражают конкретную ситуацию, существующую в отношении данного вида услуг. Хотя правительство Нидерландов убеждено, что единообразные правила проекта конвенции улучшат ситуацию по отдельным категориям услуг операторов терминалов, это не означает, что ответственность компании, занимающейся перегрузкой руды или сырого склада, должна быть увеличена в таком же объеме, как и ответственность крупнейшего контейнерного терминала в Роттердаме.

Поэтому в проекте конвенции следует предусмотреть возможность для того, чтобы национальные законодательные органы применяли проект конвенции в соответствии с конкретными обстоятельствами, применимыми к каждому виду услуг. Правительство Нидерландов хотело бы предложить следующее:

"Статья

Любое государство может заявить в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения, что оно ограничивает применение правил данной конвенции определенными категориями операторов терминалов".

Эту статью следует включить после статьи 19.

Следующие комментарии, сделанные по отдельным статьям, не представляют собой последнего и окончательного мнения правительства Нидерландов. Правительство оставляет за собой право внести дальнейшие предложения об изменении этих и других статей на дипломатической конференции, которую намечено провести в апреле 1991 года в Вене.

Статья 1. Определения

Статья 1, подпункт (а)

Предложение "Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно несет ответственность за груз в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку" является неясным. Это предложение не должно создавать такое положение, при котором перевозчик, который юридически, например, в соответствии с Гаагскими/Висбийскими правилами, освобождается от ответственности на основании оговорки "до и после" и который поэтому не несет ответственности за груз в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку, будет нести ответственность в соответствии с правилами, регулирующими ответственность операторов терминалов.

Правительство Нидерландов хотело бы предложить заменить это предложение следующим:

"Однако лицо не считается оператором в том случае, если к нему применяются нормы права, регулирующие перевозку".

Статья 1, подпункт (с)

Единообразные правила применимы, когда груз является объектом международной перевозки. Следует точно указать, что это происходит во всех случаях, когда в одном договоре на перевозку место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах. Данное определение в его настоящем виде может означать, что единообразные правила распространяются на грузы, которые перевозятся по одному контракту в пределах одного государства из одного места в другое, а затем складируются в ожидании отправки в другое государство и по другому контракту.

Правительство Нидерландов хотело бы предложить включить в текст подпункта (с) после слов "при которой" слова "в соответствии с договором".

Статья 1, подпункт (d)

Необходимо уточнить, что термин "транспортные услуги" означает физическую обработку груза, а не, например, финансовые услуги в отношении груза. На практике в настоящее время операторы часто финансируют отдельные услуги, связанные с перевозкой грузов. В будущем это вполне может рассматриваться как транспортные услуги. Поэтому правительство Нидерландов хотело бы предложить заменить определение транспортных услуг следующим определением:

"d) "транспортные услуги" означают услуги, связанные с физической обработкой груза, такие, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка и увязка".

Статья 5. Основания для ответственности

В проекте конвенции не содержится каких-либо конкретных положений, касающихся косвенных убытков. Рабочая группа ЮНСИТРАЛ, подготовившая проект конвенции, сочла, что вопрос о том, подпадают ли эти убытки под положения конвенции, должен решаться на основании национального законодательства. Правительство Нидерландов убеждено, что необходимо уточнить, что статья 5 не распространяется на косвенные убытки. Поэтому мы хотели бы предложить включить новый пункт 5) в статью 5:

"5) Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется с учетом стоимости такого груза в том месте и в тот момент, куда и когда груз, в соответствии со статьей 3, доставляется или должен был быть доставлен. Стоимость груза устанавливается в соответствии с ценой товарной биржи или, если такой цены не имеется, в соответствии с существующей рыночной ценой, или, если цены товарной биржи или существующей рыночной цены не имеется, с учетом обычной стоимости груза того же характера и качества".

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

Серьезные возражения вызывает включение в статью 8 служащих или агентов. Ограничение является по своему существу несправедливым, однако предполагается, что для того, чтобы заниматься своей профессиональной деятельностью, оператор должен быть в состоянии оценить связанные с этим риски и застраховаться от них. Поэтому просьбы операторов ограничить объем их ответственности имеют основание. В случае нарушения этих пределов ответственности операторы будут поставлены в сложное и неопределенное положение. Вся концепция ограничения ответственности окажется иллюзорной, если будут существовать многочисленные обстоятельства, при которых пределы могут быть превышены, поскольку операторы по-прежнему должны будут страховать себя от убытков в полном объеме. На практике это часто будет приводить к тому, что партии грузов будут страховаться дважды, поскольку заинтересованная в грузе сторона будет стремиться застраховать его на всем протяжении перевозки.

В результате роста риска произойдет соответствующее увеличение страховых премий оператора, страхующегося на случай ответственности, что отразится на взимаемых им сборах. Можно предположить, что страховые премии при страховании перевозки грузов могут снизиться, однако на практике это происходит редко, поскольку расширение права регресса страховщика перевозки в отношении страховщика ответственности не приведет к снижению ставок первого. Статья 8 проекта конвенции предусматривает, что оператор не имеет права на ограничение своей ответственности, если ущерб явился результатом действия или упущения самого оператора, его служащих или агентов, совершенных либо с намерением нанести ущерб, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба. Это применимо даже в тех случаях, когда служащие или агенты действуют вне рамок своих служебных обязанностей. По вышеприведенным причинам правительство Нидерландов полагает, что пределы ответственности допустимо превышать только в исключительных случаях, с тем чтобы не снизить значимость установленных пределов. Поэтому следует допустить превышение пределов только в тех случаях, когда сам оператор действует либо с намерением причинить ущерб, либо с умышленной безответственностью.

Что касается пункта 1, то правительство Нидерландов хотело бы предложить исключить слова "самого...", его служащих или агентов".

Статья 22. Вступление в силу

Основная причина унификации правил, касающихся ответственности операторов терминалов, заключается в том, чтобы устранить не урегулированные в международных транспортных конвенциях пробелы в режимах ответственности, поэтому данная конвенция должна вступить в силу после передачи на хранение пятнадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

Польша

[Подлинный текст на английском языке]

1. В проекте конвенции должна четко устанавливаться ее цель. Эта цель косвенно упомянута в докладе Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее двадцать второй сессии (А/44/17).

2. Должны быть даны более четкие определения термина "оператор транспортного терминала", а также объема ответственности оператора.
3. Для понимания пункта 1 статьи 6 важно подчеркнуть в тексте, что Конвенция охватывает перевозку по железной дороге или по железной дороге и морским или внутренним водным путем.
4. Пункт 4 статьи 10. С тем чтобы избежать ненужных регрессных исков в связи с решением оператора о продаже груза, в этом пункте следует четко установить, какие разумные усилия и сколько раз должен их предпринимать оператор, с тем чтобы уведомить владельца груза, лицо, от которого оператор получил его, и лицо, уполномоченное принять груз от оператора, о намеченной продаже.
5. Статья 12. По нашему мнению, если учитывать текст пункта 2, нет необходимости в пункте 3.

Швеция*

[Подлинный текст на английском языке]

Общие замечания

1. Правительство Швеции приветствует и хотело бы вновь в целом поддержать работу, проделанную Рабочей группой по международной договорной практике и самой Комиссией на ее двадцать второй сессии. Проект конвенции обеспечивает надежную основу для продолжения переговоров на предстоящей дипломатической конференции в целях выработки режима ответственности для операторов транспортных терминалов и заполнения таким образом пробела в цепочке транспортных услуг. Правительство Швеции подтверждает также изложенную ранее позицию о том, что данная конвенция является наиболее эффективным методом достижения единообразия в этой области транспортного права.

Комментарии по конкретным статьям

2. Правительство Швеции хотело бы сослаться на свои замечания, представленные ранее в письме от 30 ноября 1988 года [...]. Эти замечания касались статей 1, 2, 3, 5 и 6 проекта конвенции. Они излагаются также в компиляции комментариев правительств и международных организаций, подготовленной для двадцать второй сессии Комиссии (A/CN.9/319). Правительство Швеции исходит из того, что в данном случае нет необходимости повторять ранее изложенные замечания, но что секретариат сможет соответствующим образом обеспечить их издание в одном из предсессионных документов для конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле.

[Замечания, представленные Швецией на двадцать второй сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли и изданные в документе, озаглавленном "Компиляция комментариев правительств и международных организаций по проекту конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле" (A/CN.9/319), воспроизводятся ниже, сразу же после пункта 9 замечаний Швеции, представленных настоящей Конференции Организации Объединенных Наций.]

3. В качестве дополнения к уже представленным замечаниям и с учетом переговоров, проведенных на двадцать второй сессии, правительство Швеции хотело бы тем не менее представить следующие замечания на рассмотрение Конференции.

Статья 6: Пределы ответственности

4. В существующем проекте конвенции не содержится какого-либо правила, обязывающего оператора обеспечивать страхование для покрытия своей ответственности в соответствии с Конвенцией. Правительство Швеции ранее уже выражало беспокойство в отношении такого пробела в тексте конвенции.

5. Кроме того, в проекте конвенции не устанавливается какого-либо максимального предела в отношении совокупной суммы требований, которые могут явиться результатом крупной аварии на терминале и по которым оператор может нести обязательную ответственность, с учетом или без учета права на ограничение его ответственности по каждому индивидуальному требованию.

*Представленные в настоящем документе замечания не следует рассматривать как исчерпывающие. Правительство Швеции оставляет за собой право представить дополнительные замечания и предложения в ходе дипломатической конференции в апреле.

6. На многих крупнейших международных грузовых терминалах одновременно складывается или иным образом обрабатывается огромное количество грузов. Стоимость таких грузов будет составлять гигантскую сумму и вполне возможно будет практически бессмысленно устанавливать совокупную стоимость грузов, обрабатываемых в каком-либо отдельном случае.

7. Как было отмечено представителями шведских страховых компаний, существуют веские основания сомневаться, что вообще удастся изыскать на рынке страхования ответственности возможности для покрытия такого рода неограниченной ответственности. По меньшей мере можно предположить, что заинтересованность страховщиков обеспечивать страхование ответственности в отношении крупных рисков и неопределенных ситуаций, которые могут возникнуть в этой области, в лучшем случае будет крайне ограниченной, и что страховые премии будут чрезвычайно высокими или даже недоступными. Оператор может оказаться не в состоянии покрыть свою ответственность за счет страхования независимо от того, желает ли он этого или нет. Если эти сомнения подтвердятся, то ценность предлагаемого режима фактически окажется весьма ограниченной.

8. С учетом всего вышеизложенного Конференции, по-видимому, целесообразно серьезно подумать о необходимости дополнения существующей статьи 6 положениями о максимальном пределе ("глобальном пределе") ответственности оператора, который не может быть превышен даже в случае аварии катастрофического характера.

Статья 10: Обеспечительные права в отношении грузов

9. На двадцать второй сессии было выдвинуто поддержанное правительством Швеции предложение о том, что право оператора удерживать груз должно быть расширено, с тем чтобы охватывать не только издержки и требования, возникшие в период его ответственности за груз, но также те издержки и требования, которые возникли после истечения периода его ответственности (см. статью 3). В качестве примера были упомянуты расходы по хранению, продолжающие возрастать после срока, когда груз должен был изъят лицом, уполномоченным его принять. Это предложение было принято Комиссией и передано редакционной группе (см. доклад о работе двадцать второй сессии, пункт 126). Тем не менее, это решение не было учтено редакционной группой и не получило отражения в настоящем проекте конвенции. Правительство Швеции вновь поддерживает данное предложение и рекомендует соответствующим образом изменить пункт 1 проекта статьи 10.

[Приводимые ниже замечания Швеции были сделаны на двадцать второй сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (Вена, 16 мая - 2 июня 1989 года). Эти замечания были изданы в документе, озаглавленном "Компиляция комментариев правительств и международных организаций по проекту конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле" (A/CN.9/319), и воспроизводятся в настоящем документе по просьбе Швеции (см. пункт 2 замечаний Швеции для настоящей Конференции Организации Объединенных Наций).]

Общие замечания

Правительство Швеции приветствует работу, проделанную Рабочей группой по международной договорной практике. Проект конвенции обеспечивает надежную основу для продолжения переговоров в целях выработки режима ответственности для операторов транспортных терминалов.

Правительство Швеции осознает и вместе с тем хотело бы отметить, что проект конвенции представляет собой компромисс между различными точками зрения и различными правовыми системами. Вот почему те средства, которые были выбраны для решения различных проблем, не обязательно являются выражением той позиции, которую правительство Швеции предпочло бы прежде всего.

Однако в целом можно согласиться с настоящим проектом, если учесть всю важность цели, во имя которой создается режим ответственности в данной области транспортного права и ликвидируются существующие пробелы в цепочке транспортных услуг.

Что касается формы предлагаемого режима, Рабочая группа рекомендовала принять конвенцию. На предварительных этапах своей деятельности Рабочая группа рассматривала также форму типового закона.

При выборе одного из этих двух вариантов важную роль сыграл тот факт, что еще ни Гамбургские правила, ни Конвенция о смешанных перевозках, которые в значительной степени послужили образцом для подготовки предлагаемой конвенции, еще не вступили в силу. Однако при окончательном выборе этот фактор не должен играть решающую роль. Основная задача заключается в том, чтобы добиться по возможности максимального единообразия в области транспортного права.

Правительство Швеции может согласиться с тем, что данный режим ответственности сформулирован в виде конвенции. Для тех государств, которые не готовы согласиться с этим решением и с обязательным международно-правовым характером конвенции, предлагаемая конвенция может служить в качестве модели для разработки национального законодательства. Такие государства могут позднее принять решение в отношении ратификации конвенции. Такой путь может также способствовать достижению большего единообразия в этой области права.

После этих общих замечаний правительство Швеции хотело бы сделать ряд комментариев по некоторым предлагаемым статьям конвенции с учетом, как уже говорилось выше, того факта, что они представляют собой хорошо продуманные компромиссные решения.

Комментарии по конкретным статьям

Статья 1

а) Одно из требований к лицу, являющемуся оператором транспортного терминала, состоит в том, что он обязуется "принять груз"... и т.д. Значение выражения "принять груз" следует пояснить, с тем чтобы не оставить никаких сомнений относительно того, в какой ситуации применяется или не применяется данный режим. Так, например, чтобы обеспечить применение настоящих правил, требуются ли от оператора какие-либо действия в отношении получения грузов или будет достаточно того, что эти грузы оставляются на пирсе в ожидании дальнейших инструкций об их месте назначения и т.д.?

б) В некоторых случаях является неясным определение понятия "груз". Так, например, включает ли это понятие перевозимых животных и мебель (ср. с пунктом 4 статьи 1 Конвенции о смешанных перевозках). В этой связи необходимы определенные уточнения.

е), ф) Рассматриваемые в этих пунктах определения исключают возможность использования устных уведомлений и просьб, о которых говорится в ряде проектов статей конвенции. Правительство Швеции не поддерживает данное исключение. Целесообразнее, чтобы соответствующие стороны сами решали вопрос о том, какую форму уведомления использовать в соответствии с существующей торговой практикой и каким образом защитить свои интересы. Требование в отношении конкретной формы в дальнейшем привело бы к путанице в тех правовых системах, а такая система имеет применение в Швеции, в которых решение по данному вопросу принимает суд на основании показаний, представленных ему свидетелем в письменной или устной форме.

Статья 2

Настоящие правила применимы только к грузам, являющимся объектом международной перевозки. Исходя из логических соображений, можно возразить, что данное решение не является лучшим. Можно было бы применить различные правила к аналогичным грузам на терминале в зависимости от места их назначения. Это могло бы привести к путанице, а также к тому, что "национальные грузы" обрабатывались бы с меньшей заботой, чем грузы, направляемые за границу. Однако правительство Швеции не будет возражать против предлагаемого решения.

Статья 3

Что касается используемых слов "принятие в свое ведение", можно было бы привести те же самые аргументы, что и в отношении статьи 1.

Период ответственности за груз истекает с того момента, когда оператор передал его или "вручил" лицу, уполномоченному принять его. С точки зрения клиента это правило представляется очень строгим. Оно подразумевает, что оператор не должен принимать в свое ведение груз или нести за него ответственность, в том случае если груз забирается с задержкой, а не в согласованный период времени. Можно было бы возразить, что нельзя допускать такое положение, когда ответственность оператора прекращается, в том случае если он не уведомил получателя и не призвал его забрать поступивший груз. Если идея нынешней формулировки состоит в том, чтобы исключить такие случаи, когда терминалы используются для длительного хранения, то в этом случае, разумеется, можно было бы действовать с помощью такой практики, как повышение тарифных ставок за хранение груза.

Статья 5

Слово "утрата" во вступительной фразе пункта 1 "оператор несет ответственность за ущерб, нанесенный в результате утраты или повреждения груза" вполне может быть истолковано и было истолковано, как включающее понятие косвенных убытков. С учетом этого обстоятельства было отмечено, что такое положение делает пределы ответственности операторов неопределенными.

Однако в Рабочей группе, возможно, решили, что факт получения или неполучения истцом возмещения за последовавшую утрату в каждом конкретном случае будет зависеть от норм применимой правовой системы. Поскольку данная формулировка вызвала определенные сомнения, целесообразно будет в дальнейшем еще раз рассмотреть данный пункт.

Статья 6

Правительство Швеции может поддержать предложенный в пункте 1 подход, который подразумевает установление предела ответственности за 1 кг груза и не базируется в качестве альтернативы на количестве мест или единиц отгрузки. Что касается доводов в пользу данного решения, правительство Швеции хотело бы сослаться на те положения, которые содержатся в докладе Рабочей группы о работе ее десятой сессии, проходившей в Вене (A/CN.9/287, пункт 34).

В настоящий момент правительство Швеции хотело бы зарезервировать свою позицию в отношении конкретных величин пределов ответственности. Однако оно желает подчеркнуть, что эти величины должны быть скорректированы по отношению к другим величинам пределов ответственности в области транспортного законодательства, с тем чтобы операторы и перевозчики имели возможность предъявлять регрессные иски на взаимной основе.

Кроме того, представляется важным отметить, что окончательное решение в отношении величин пределов ответственности, помимо прочего будут зависеть от того, какими будут положения об оговорках, которые предстоит разработать Комиссии (ср. пункты 45 и 96 доклада Рабочей группы о работе ее одиннадцатой сессии, A/CN.9/298).

Заключительные замечания

По мнению правительства Швеции, было бы желательно включить в проект конвенции правила, которые обязали бы оператора страховать свою ответственность. Однако предложения о таком обязательстве не встретили большой поддержки в Рабочей группе, а ведь режим ответственности, к сожалению, может оказаться ослабленным, в том случае если оператор не будет иметь финансовых средств для удовлетворения предъявленных ему исков.

В. Межправительственные организации

Организация африканского единства (ОАЕ)

[Подлинный текст на французском языке]

1. В пункт 3 статьи 5 содержатся туманные формулировки, из-за которых могут возникнуть споры и проблемы в процессе применения. Вместо формулировки "в пределах разумного срока" - следовало бы указать количество дней, как это делается в других статьях.
2. В пункте 3 статьи 18 предусматривается, что "Настоящая Конвенция открыта для присоединения для всех не подписавших ее государств с даты открытия ее для подписания".

Мы предлагаем внести некоторые изменения в эту формулировку следующим образом: "Настоящая Конвенция открыта для присоединения для всех не подписавших ее государств с даты ее вступления в силу".

Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП)

[Подлинный текст на английском языке]

1. Сфера ответственности в соответствии с проектом конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле отличается от сферы ответственности согласно протоколу об ответственности, который разрабатывается Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) в соответствии с резолюцией 3 Базельской конференции, проходившей в марте 1989 года. Если в проекте конвенции рассматриваются вопросы ответственности за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в передаче груза, то проекты положений протокола, который в настоящее время разрабатывается специальной рабочей группой, учрежденной ЮНЕП, не охватывают вопросов ответственности за груз (опасные отходы) или за задержки в их передаче: эти положения охватывают ущерб, являющийся результатом опасных последствий таких отходов, например, для жизни, здоровья, окружающей среды, собственности.

2. Вследствие различий сфер применения этих двух правовых документов отличаются также и принципы распределения ответственности. В проекте конвенции ответственность возлагается на оператора (в соответствии с определением в статье 1). В то же время в проекте положений для протокола, находящемся на рассмотрении ЮНЕП, ответственность возлагается на производителя отходов при возможной остаточной ответственности стороны, занимающейся удалением отходов, и надлежащим образом уполномоченной получать отходы в соответствии с Базельской конвенцией.

3. Из-за различий в сфере применения, а также в принципах распределения ответственности и другие положения этих правовых документов, которые разрабатываются на основе вышеупомянутых положений, отличаются друг от друга. В связи с этим проект конвенции и проект положений для протокола к Базельской конвенции не противоречат друг другу и не дублируют друг друга.

4. Тем не менее необходимо обратить внимание на сформулированные в статье 9 проекта конвенции обязательства, касающиеся специальных правил в отношении опасных грузов, с точки зрения обязательств, установленных в Базельской конвенции.

5. Статья 9 проекта конвенции разрешает операторам опасных грузов без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любым законом или любой нормой, причем даже если оператору не известно о характере получаемого им груза. Ввиду отсутствия такой информации, т.е. неосведомленности оператора о характере грузов, проект конвенции в пункте (а) статьи 9 разрешает оператору принимать все меры предосторожности, которые могут потребовать обстоятельства, в том числе уничтожить груз, если он представляет опасность для окружающей среды.

6. В данном случае представляется, что статья 9 проекта конвенции не соответствует положениям статьи 4(7) Базельской конвенции, которая гласит следующее:

"Кроме того, каждая Сторона:

- а) запрещает всем лицам, находящимся под ее национальной юрисдикцией, транспортировку или удаление опасных или других отходов, если только эти лица не получили разрешения или согласия на проведение таких операций;
- б) требует, чтобы опасные или другие отходы, являющиеся объектом трансграничной перевозки, упаковывались, маркировались и транспортировались в соответствии с общепринятыми и общепризнанными международными правилами и нормами в области упаковки, маркировки и транспортировки и чтобы учитывалась соответствующая международно признанная практика;
- с) требует, чтобы опасные или другие отходы сопровождался документом о перевозке опасных отходов от пункта, из которого начинается трансграничная перевозка, до места удаления".

С. Неправительственные организации

Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)

[Подлинный текст на французском языке]

Преамбула

"Договаривающиеся стороны, признав целесообразность единообразного регулирования прав и обязательств операторов терминалов международных перевозок грузов, в особенности в том, что касается выдаваемого документа и их ответственности, договорились о следующем:"

Статья 1: Определения

а) Не будет ли предпочтительно вместо использования слов "в районе, находящемся под его контролем, или в районе, в который он имеет право доступа или в котором он может действовать", дать следующее определение термину "терминал": "место, в котором груз передается в ведение оператора"?

Новый пункт (b): Термин "лицо" одновременно охватывает физические и юридические лица.

b) Заменить термин "приспособление для транспортировки" термином "транспортное средство".

Статья 2: Сфера применения

- b) и c) Добавить: "предоставляемые оператором".
- 3) Исключить.

Статья 3

Оператор несет ответственность за груз, являющийся объектом международной перевозки, в период между моментом его принятия в свое ведение и моментом его передачи.

Статья 4: Выдача документа

1) Оператору важно выдать документ, удостоверяющий получение груза, поскольку он должен предварительно охарактеризовать груз (национальное или международное происхождение) и проверить его состояние. С тем чтобы предупредить возникновение споров в будущем, не следует допускать освобождения от обязательств выдать такой документ (статья 4.2).

- a) Без проверки оператором!
- 2) В тексте на французском языке заменить слова "moyen de transport" словами "mode de transport".

Статья 5: Основания для ответственности

1) "Оператор несет ответственность за полную или частичную утрату или за повреждения, которые происходят в период между моментом принятия груза в ведение оператора и моментом его передачи, а также за задержку в передаче. Он освобождается от этой ответственности, если он докажет, что он, его служащие, агенты и любые другие лица, услуги которых он использует для обеспечения транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно от них требоваться, чтобы избежать обстоятельств, в результате которых был нанесен ущерб".

2) "Если наряду с неприятием мер, упомянутых в пункте 1, существует"

3) "Задержка имеет место, когда груз не передан оператором в пределах срока, определенного соглашением, или, в отсутствие такого соглашения, в пределах 30 дней после получения запроса на груз".

4) "Считается утраченным груз, не предоставленный оператором по истечении срока в 30 дней после даты, определенной соглашением, или, при отсутствии такого соглашения, через 30 дней после истечения срока, указанного в запросе на предоставление груза".

Статья 6: Пределы ответственности

Возмещение в случае утраты или повреждения одного и того же груза, должно рассчитываться не на основании различных пределов ответственности в зависимости от того или иного вида транспорта, что создает неравноправный юридический режим, а на основании стоимости груза в день и в месте принятия его оператором в свое ведение.

Эта стоимость должна устанавливаться на основании биржевого курса или, в его отсутствие, на основании существующих рыночных цен или, в отсутствие и того и другого, на основании обычной стоимости груза такого же характера и качества. Однако возмещение, причитающееся с оператора, не должно быть меньше или больше возмещения, которое, в соответствующем случае, причиталось бы с заказчика его комитенту.

В случае сохранения текста проекта конвенции в его настоящем виде следует в целях восстановления равноправного режима предусмотреть также случаи некомбинированной перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом или ролкерные перевозки.

Предлагается добавить следующий пункт:

c) "Если осуществляется комбинированная перевозка груза автомобильным и железнодорожным транспортом или ролкерная перевозка, ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5, ограничивается в целом суммой, причитающейся заказчику перевозчика".

Статья 10: Обеспечительные права в отношении грузов

Гарантии в отношении груза, предоставляемые по статье 10 оператору, не сопровождаются эквивалентными гарантиями относительно ответственности оператора перед перевозчиком.

Не следует ли предусмотреть в новой статье систему обеспечения или обязательного страхования со стороны оператора, аналогичную той, которая предусматривается в статье 13 конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиняемый при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом от 10 октября 1989 года?

Статья 12: Исковая давность

Пункт 4 статьи 12: исключить.

Документ A/CONF.152/7/Add.2

[Подлинный текст на английском языке]
[27 марта 1991 года]

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Страница</u>
I. ВВЕДЕНИЕ	59
II. КОПИЛИЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ	59
A. Правительства	59
Афганистан	59
Китай	60
B. Неправительственные организации	61
Исполнительный совет Международного морского комитета (ММК)	61

I. ВВЕДЕНИЕ

В настоящем добавлении 2 к документу A/CONF.152/7 содержатся комментарии и предложения правительств и международных организаций по проекту конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, полученные в период с 6 марта по 22 марта 1991 года. В этот период комментарии и предложения были получены от следующих двух правительств и одной международной организации:

Правительства: Афганистан, Китай

Неправительственные организации: Исполнительный совет Международного морского комитета (ММК)

II. КОПИЛИЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

A. Правительства

Афганистан

[Подлинный текст на английском языке]

С интересом изучив данный проект, компетентные органы правительства Афганистана желают сделать следующий комментарий. Как известно, Афганистан является страной, не имеющей выхода к морю, а также одной из наименее развитых стран, а право на транзитные перевозки и доступ к водным путям имеют первостепенное значение для стран, не имеющих выхода к морю. Наилучшим подтверждением этого являются многочисленные резолюции Генеральной Ассамблеи о мерах по решению проблем транзита стран, не имеющих выхода к морю, которые были приняты за последние два десятилетия.

Учитывая соответствующие резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, а также исходя из духа Парижской конференции по наименее развитым странам и странам, не имеющим выхода к морю, Республика Афганистан предлагает следующее дополнение к проекту конвенции, который будет обсуждаться на Венской конференции:

Республика Афганистан предлагает обеспечить преференциальный режим для экспорта и импорта стран, не имеющих выхода к морю, который осуществляется через международные транспортные терминалы, и обязать других операторов международных транспортных терминалов предоставить им благоприятный статус. Это поможет странам, не имеющим выхода к морю, преодолеть существующие в этой области трудности.

Китай

[Подлинный текст на китайском языке]

Китайское правительство высоко оценивает усилия Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли и достигнутый ею прогресс в разработке единообразных правил в отношении ответственности операторов международных транспортных терминалов.

Мы полагаем, что конвенция по этому вопросу является и желательной, и возможной. Такая конвенция способствовала бы унификации законов и практики, применяемых в этой области в различных странах и регионах, и дополнила бы, таким образом, пробелы, оставленные соответствующими существующими международными документами; в то же время положения о правах и обязательствах операторов терминалов, содержащиеся в проекте конвенции, являются в целом осуществимыми.

Мы полагаем, что проект конвенции обеспечивает основу для обсуждения на предстоящей дипломатической конференции, которая будет проведена в Вене.

Правительство Китая направит делегацию на эту конференцию, на которой будут предприняты дальнейшие усилия в целях завершения и принятия проекта конвенции.

В дополнение к вышеизложенным замечаниям общего характера, правительство Китая хотело бы предложить следующие поправки к некоторым конкретным положениям данного проекта:

I. Название конвенции:

Название конвенции следовало бы изменить следующим образом: "Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международных перевозках грузов".

Причины:

1. Формулировка "транспортных ... в международных перевозках грузов" имеет более широкий охват, чем "транспортных ... в международной торговле", и поэтому облегчит применение Конвенции в отношении перевозок некоммерческих грузов (например, перевозок грузов для целей оказания помощи, дарения или организации выставок или для снабжения дипломатических миссий и т.д.). Кроме того, на двадцать второй сессии ЮНСИТРАЛ в ходе обсуждения статьи 1 проекта конвенции большинство стран считали, что термин "груз", используемый в проекте конвенции, включает вышеупомянутые некоммерческие грузы.

2. Такое измененное название в большей степени соответствует целям конвенции, т.е. заполнению пробелов, оставленных существующими международными документами о перевозках грузов, а поскольку большая часть режимов ответственности, регулирующих перевозки, изложена в форме конвенций, то самым разумным было бы дополнить пробелы, оставленные этими документами путем принятия еще одной конвенции 1/.

II. В вводной части следует четко изложить ее законодательные цели, которые должны включать, по крайней мере, следующие элементы:

- 1) новый международный экономический порядок;
- 2) принцип равенства и взаимной выгоды; и
- 3) содействие достижению единообразия законодательства.

1/ См. Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/44/17) глава II, раздел С.

Такая вводная часть может быть сформулирована по аналогии с вводной частью Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров.

III. В статье 4(1)(а), после слов "характеризующий груз", предлагается добавить: "и указывающий его состояние и количество в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки". В противном случае соответствующая формулировка может быть исключена из подпункта (b) и выделена в общий текст, относящийся к подпунктам (а) и (b).

Причины: Такая формулировка должна содержаться в подпунктах (а) и (b). Хотя в подпункте (а) документ представляется заказчиком, его подписание оператором будет означать, что он подтверждает содержание документа и что он также в определенной степени несет за него ответственность.

IV. В статье 9(а) после слов "меры предосторожности" целесообразно включить слова "и корректировочные меры", с тем чтобы этот пункт начинался формулировкой "принять все меры предосторожности и корректировочные меры, которых могут потребовать обстоятельства".

Причины: При рассмотрении обязательств, прав и интересов оператора, обрабатывающего опасные грузы, следует учитывать не только принимаемые им меры предосторожности (хотя этот момент является очень важным), но учитывать также все принимаемые им меры, включая корректировочные меры, принимаемые после фактического возникновения опасности. В целях повышения эффективности работы оператора по контролю или сокращению потерь самих опасных грузов, а также потерь других грузов оператор должен иметь право принимать меры по ликвидации уже возникшей опасности и требовать разумной компенсации за понесенный ущерб.

В. Неправительственные организации

Исполнительный совет Международного морского комитета (ММК)

[Подлинный текст на английском языке]

1. Общие замечания

ММК уже давно интересуется данным проектом, как это явствует из документа СМІ Doc. 1975 II, pp. 94-114, в котором профессор Рамберг представил этот вопрос на рассмотрение ММК ("Ответственность морских терминалов - некоторые предварительные соображения"). Хотя, как явствует из доклада рабочей группы, созданной МИУЧП для изучения этого вопроса, ММК предпочел бы обязательной международной конвенции типовые правила, конвенция, по мнению Комитета, могла бы стать вполне реальной альтернативой типовым правилам при условии внесения изменений в статью 13 настоящего проекта, устанавливающих существенные ограничения в отношении договорных условий, представляющих собой отступление от положений конвенции (см. ниже).

2. Применение конвенции

Всегда трудно заранее определить, будет ли успешно применяться обязательная международная конвенция. Нет необходимости говорить о том, что побудить государства ратифицировать императивные конвенции гораздо труднее, чем диспозитивные. Успех международных конвенций, касающихся перевозок грузов, обусловлен тем, что довольно трудно предвидеть и, следовательно, оценить соответствующее распределение рисков при перемещении грузов из одной страны в другую.

Поэтому задачи по унификации права приобретают особое значение. Тем не менее настоящая конвенция касается внутренней деятельности и, следовательно, необходимость разработки международного документа менее очевидна.

Кроме того, необходимо будет проводить четкое разграничение между такой внутренней деятельностью, связанной с хранением и вспомогательным обслуживанием, когда конвенция должна применяться, и другой внутренней деятельностью в этой же области, когда конвенцию применять не следует. Таким образом, возникает ряд конкретных проблем в связи с надлежащей делимитацией сферы применения конвенции. Если эти проблемы не будут решены должным образом, обеспечить успех конвенции будет очень трудно.

ММК не считает удовлетворительным используемый в настоящее время метод разъяснения "международного элемента", который приводит в действие императивные нормы. Не всегда представляется возможным "обозначить" груз, "который является объектом международной перевозки", если оператор абсолютно не занимается перевозкой и обеспечивает лишь хранение и обработку груза до или после такой перевозки (статья 2.1). Это и было фактически отмечено рабочей группой МИУЧП и объясняет, почему типовым правилам было отдано предпочтение по сравнению с императивной международной конвенцией. В целях обеспечения правильного

применения конвенции необходим другой метод, а не ссылка на "груз, который является объектом международной перевозки". Необходимо отметить, что груз не "является объектом" какой-либо перевозки такого рода до начала перевозки и завершения услуг оператора в стране отправления.

Подобных проблем не возникает в связи с импортным грузом, поскольку можно, по крайней мере, считать, что он являлся объектом международной перевозки. Тем не менее вполне реальные проблемы могут возникнуть в отношении экспортного груза, поскольку оператор транспортного терминала часто не может даже знать место назначения груза в момент заключения договора на обслуживание. Кроме того, в отношении импортного груза "международный элемент" утрачивается в тех случаях, когда оператор держит груз после ввоза до получения инструкций относительно дальнейшего внутреннего хранения или последующей перевозки, в зависимости от конкретного случая. По этим причинам ММК предлагает изменить статью 13 таким образом, чтобы положения конвенции становились императивными только в тех случаях, когда оператор выбирает предусмотренный в конвенции соответствующий договор. Такой подход способствовал бы, по мнению ММК, будущему успеху конвенции и содействовал бы, таким образом, унификации права в значительно большей степени, чем конвенция, обязательность применения которой зависит от такого расплывчатого критерия, как "является объектом международной перевозки".

3. Документы ЭДИ

Следует ожидать, что документация в области перевозки и хранения в скором времени будет заменена сообщениями по системе электронного обмена данными (ЭДИ) (см., например, пересмотренные Инкотермс 1990 года). В целях учета этих изменений недостаточно предусмотреть, что документ может выдаваться "в любой форме" (статья 4.3) или подпись на документе может быть произведена "электронным способом" (статья 4.4). Статья 4 должна предусматривать, что документ может быть заменен эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными (ср. Инкотермс 1990, А 8).

4. Утрата права на ограничение ответственности (статья 8)

При разработке положений конвенции основная задача заключалась в том, чтобы составить их таким образом, чтобы они соответствовали международным конвенциям, регулирующим любую предыдущую и последующую перевозку грузов. Это позволит истцам заранее оценивать свои риски, а также упростит реализацию перевозчиками права регресса на операторов транспортных терминалов. Между тем статья 8 представляет в этом отношении существенное и поэтому неприемлемое исключение из принципов, регулирующих морские перевозки и смешанные перевозки грузов. В соответствии с Гамбургскими правилами 1978 года и Конвенцией о международных смешанных перевозках грузов 1980 года перевозчик не теряет своего права на ограничение ответственности, за исключением случаев, когда кому-либо из руководящих сотрудников компании может быть предъявлено обвинение в недобросовестном поведении. Поэтому из проекта статьи 8 после слов "самого оператора" необходимо исключить слова "его служащих или агентов".

ММК известно, что в статье 8 воспроизводится в этой связи принцип Конвенции ДПГ, касающийся международных дорожных перевозок. Однако в таких перевозках перевозчик и оператор транспортного терминала, как правило, одно и то же лицо, и поэтому новая конвенция будет на практике касаться в основном грузов, являющихся объектом морских и смешанных перевозок. По этой причине, по мнению ММК, необходимо согласовать эту важную статью с соответствующими положениями Гамбургских правил и Конвенции о международных смешанных перевозках грузов.

ММК выражает свое удовлетворение в связи с уже проделанной важной работой и надеется, что конвенция будет принята в предложенном выше виде и, таким образом, будет способствовать дальнейшей унификации права в этой важной области.

Е. ДОКЛАД ПЕРВОГО КОМИТЕТА

Документ A/CONF.152/9

[Подлинный текст на английском языке]
[18 апреля 1991 года]

Г. ВВЕДЕНИЕ

А. Представление доклада

1. Конференция на своем 3-м пленарном заседании поручила Первому комитету рассмотреть статьи 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (A/CONF.152/5).
2. В настоящем документе содержится доклад Первого комитета Конференции о рассмотрении переданных ему проектов статей и других предложений, представленных Первому комитету в ходе его работы.

В. Выборы должностных лиц

3. На своем 3-м пленарном заседании 3 апреля 1991 года Конференция единогласно избрала г-на Жан-Поля Беродо (Франция) Председателем Первого комитета. На 6-м заседании Первого комитета 5 апреля 1991 года г-н Махмуд Солиман (Египет) был избран заместителем Председателя Первого комитета, а г-н Аббас Сафариан Нематабад (Исламская Республика Иран) был избран Докладчиком.

С. Заседания, организация работы и структура настоящего доклада

i) Заседания

4. Первый комитет провел 18 заседаний в период с 3 по 16 апреля 1991 года.

ii) Организация работы

5. На своем 1-м заседании 3 апреля 1991 года Первый комитет принял в качестве своей повестки дня предварительную повестку дня, содержащуюся в документе A/CONF.152/C.1/L.1.
6. Первый комитет строил свою работу главным образом на основе постатейного обсуждения представленных ему проектов статей и поправок к этим проектам статей, внесенных представителями в ходе Конференции. Статьи были рассмотрены в следующем порядке: статьи 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 2, 13, 14, 20. После первоначального рассмотрения Первым комитетом соответствующей статьи и поправок и с учетом принятых по этим поправкам решений статья передавалась Редакционному комитету. После рассмотрения доклада Редакционного комитета Первому комитету о статьях, переданных Редакционному комитету, Первый комитет передал пленарному заседанию рассмотренные им статьи.

iii) Структура настоящего доклада

7. В настоящем докладе описывается работа Первого комитета по каждой из представленных ему статей в соответствии со следующим планом:

а) текст проекта статьи, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ);

б) тексты поправок, если таковые были представлены, с кратким описанием порядка их рассмотрения;

с) работа Первого комитета в следующей разбивке:

i) заседания;

ii) рассмотрение статьи.

II. РАССМОТРЕНИЕ ПЕРВЫМ КОМИТЕТОМ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

Статья 1

A. Текст ЮНСИТРАЛ

8. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предусматривал следующее:

"Статья 1

Определения

В настоящей Конвенции:

a) "Оператор транспортного терминала" (ниже именуемый "оператором") означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг в отношении груза в районе, находящемся под его контролем, или в районе, в который оно имеет право доступа или в котором оно может действовать. Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно несет ответственность за груз в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку;

b) В тех случаях, когда груз объединен в контейнере, на поддоне или подобном приспособлении для транспортировки или когда он упакован, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они не были предоставлены оператором;

c) "Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой в момент принятия груза оператор определяет, что место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах;

d) "Транспортные услуги" включают такие услуги, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штипка, размещение, укладка и увязка;

e) "Уведомление" означает уведомление, сделанное в форме, обеспечивающей регистрацию содержащейся в нем информации;

f) "Запрос" означает запрос, сделанный в форме, обеспечивающей регистрацию содержащейся в нем информации".

B. Поправки

9. Поправки к статье 1 представили Германия (A/CONF.152/C.1/L.6), Япония (A/CONF.152/C.1/L.19), Нидерланды (A/CONF.152/C.1/L.23), Соединенные Штаты Америки (A/CONF.152/C.1/L.4; A/CONF.152/C.1/L.5), Бельгия (A/CONF.152/C.1/L.29; A/CONF.152/C.1/L.61), Швеция (A/CONF.152/C.1/L.28), Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (A/CONF.152/C.1/L.37), Специальная рабочая группа (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) и Австралия (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1).

10. Эти поправки заключались в следующем:

Подпункт (а)

a) Германия (A/CONF.152/C.1/L.6, пункт 1):

Первое предложение подпункта (а) следует сформулировать следующим образом:

"Оператор" означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять в свое ведение или обработать груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг в отношении груза в районе, находящемся под его контролем, или в районе, в который он имеет право доступа".

[Снята: см. пункт 12 ниже.]

b) Япония (A/CONF.152/C.1/L.19):

Второе предложение подпункта (а) следует сформулировать следующим образом:

"Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно несет ответственность как перевозчик или оператор смешанной перевозки за груз в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку;"

[Отклонена: см. пункт 14 ниже; Вновь представлена и отклонена: см. пункт 17 ниже.]

c) Нидерланды (A/CONF.152/C.1/L.23):

Заменить второе предложение подпункта (а) следующим предложением:

"Однако лицо не считается оператором в том случае, если к нему применимы нормы права, регулирующие перевозку".

[Снята: см. пункт 15 ниже.]

d) Германия (A/CONF.152/C.1/L.6, пункт 2):

Второе предложение подпункта (а) следует сформулировать следующим образом:

"Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно несет ответственность за груз в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку или экспедирование".

[Снята: см. пункт 15 ниже.]

e) Бельгия (A/CONF.152/C.1/L.29):

Первое предложение подпункта (а) следует изменить следующим образом:

"Оператор транспортного терминала" (ниже именуемый "оператором") означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы выражает готовность принять груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг в отношении этого груза либо в районе, находящемся под его контролем, либо в районе, в который оно имеет право доступа или в котором оно может действовать при условии, что оно может осуществлять там эффективный контроль над грузом".

[Первым комитетом не рассматривалась: см. пункт 16 ниже.]

f) Бельгия (A/CONF.152/C.1/L.61):

В первом предложении подпункта (а) формулировку "находящемся под его контролем, или в районе, в который он имеет право доступа или в котором он может действовать" заменить формулировкой "в котором он имеет возможность осуществлять эффективный контроль".

[Отклонена: см. пункт 17 ниже.]

Подпункт (b)

Соединенные Штаты (A/CONF.152/C.1/L.4):

Дополнить текст подпункта (b) следующим образом:

"В тех случаях, когда груз объединен в контейнере, на поддоне или подобном приспособлении для транспортировки или когда он упакован, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они не были предоставлены оператором; пустые контейнеры, находящиеся на территории для складирования пустых контейнеров, не определяются в качестве груза;"

[Снята: см. пункт 18 ниже.]

Подпункт (c)

a) Германия (A/CONF.152/C.1/L.6, пункт 3):

Подпункт (c) сформулировать следующим образом:

"Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой определяется, что место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах, когда оператор принимает груз в свое ведение или получает его для обработки;"

[Снята: см. пункт 19 ниже.]

b) Нидерланды (A/CONF.152/C.1/L.23):

После слов "при которой" включить слова "в соответствии с договором о перевозке", с тем чтобы подпункт (с) был сформулирован следующим образом:

"Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой в соответствии с договором о перевозке в момент принятия груза оператор определяет, что место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах;"

[Снята: см. пункт 19 ниже.]

Новое предложение

Германия (A/CONF.152/C.1/L.6, пункт 4):

В соответствующее место в статье 1 включить следующее новое предложение:

"Если груз сопровождается международным транспортным документом, который известен оператору, то такой груз считается объектом международной перевозки; если груз сопровождается национальным транспортным документом, который известен оператору, то такой груз не считается объектом международной перевозки".

[Отклонена с внесенными в нее устными поправками: см. пункт 20 ниже.]

Подпункт (d)

Нидерланды (A/CONF.152/C.1/L.23):

Заменить подпункт (d) следующей формулировкой:

"d) "транспортные услуги" означают услуги, связанные с физической обработкой груза, такие, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка и увязка".

[Отклонена: см. пункт 21 ниже.]

Новые подпункты

a) Соединенные Штаты (A/CONF.152/C.1/L.5):

В статью 1 добавить следующий новый подпункт:

"Письменная форма" включает электронно-письменную форму".

[Снята: см. пункт 23 ниже.]

b) Швеция (A/CONF.152/C.1/L.28):

В статью 1 добавить следующий новый подпункт:

"Перевозчик" означает лицо, которое выполняет или обеспечивает выполнение договора о перевозке, включая его служащих, агентов или других лиц, нанятых им для выполнения договора о перевозке".

[Представлена специальной рабочей группе: см. пункт 24 ниже.]

c) Специальная рабочая группа (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1):

В статью 1 добавить следующий новый подпункт:

"Перевозчик" означает лицо, являющееся перевозчиком на основании какой-либо международной конвенции или соответствующего национального закона, которые касаются перевозки груза".

[Отклонена: см. пункт 25 ниже.]

d) Австралия (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1):

В статью 1 добавить следующий новый подпункт:

"Перевозчик" означает любое лицо, являющееся перевозчиком на основании какой-либо международной конвенции о перевозке грузов или какого-либо национального закона, направленного на осуществление [основанного на] [вытекающего из] и соответствующего

такой конвенции, но не являющееся посредником, который не осуществляет перевозки, за исключением случаев, когда он имеет все соответствующие права и обязательства перевозчика в соответствии с этой конвенцией или национальным законом".

[Отклонена: см. пункт 25 ниже.]

е) Соединенное Королевство (A/CONF.152/C.1/L.37):

В статью 1 добавить следующий новый подпункт:

"Лицо" означает всякое физическое лицо или любое юридическое лицо публичного или частного права, включая государство или любую из его составных частей".

[Отклонена: см. пункт 26 ниже.]

С. Работа Первого комитета

i) Заседания

11. Первый комитет рассмотрел статью 1 на своих 1, 2, 3, 5, 7, 11, 15 и 16-м заседаниях соответственно 3, 4, 6, 8, 10 и 12 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

Подпункт (а)

12. На 1-м заседании предложенная Германией поправка (A/CONF.152/C.1/L.6, пункт 1) была снята.

13. На 2-м заседании Германия выдвинула устное предложение изменить второе предложение подпункта (а) следующим образом:

"Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно является перевозчиком".

14. Эта предложенная поправка была принята 15 голосами против трех, и передана Редакционному комитету. Принятие этой поправки означало отклонение поправки, которую предложила Япония (A/CONF.152/C.1/L.19; см. также пункт 17 ниже).

15. На 2-м заседании поправки, предложенные Нидерландами (A/CONF.152/C.1/L.23) и Германией (A/CONF.152/C.1/L.6, пункт 2), были сняты.

16. Поправка Бельгии (A/CONF.152/C.1/L.29), которая была предложена после того, как Первый комитет принял подпункт (а), Комитетом не рассматривалась, поскольку в соответствии с правилом 33 правил процедуры Конференции предложение о новом рассмотрении подпункта (а) было отклонено на 3-м заседании 16 голосами против 12 при 6 воздержавшихся как не получившее большинство в две трети голосов.

17. На 15-м заседании 16 голосами против 6 при 10 воздержавшихся было принято решение о повторном рассмотрении подпункта (а). В результате повторного рассмотрения подпункта (а) на 16-м заседании предложенная Бельгией поправка (A/CONF.152/C.1/L.61) была отклонена 11 голосами против 11 при 6 воздержавшихся; предложенная Японией поправка (A/CONF.152/C.1/L.19) была вновь представлена и отклонена 8 голосами против 8 при 12 воздержавшихся. Было внесено устное предложение об отмене решения относительно изменения второго предложения подпункта (а) (см. пункты 13 и 14 выше) и о сохранении второго предложения в формулировке ЮНСИТРАЛ, а именно: "Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно несет ответственность за груз в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку". Это предложение было принято 12 голосами против 8 при 8 воздержавшихся.

Подпункт (b)

18. На 2-м заседании поправка, предложенная Соединенными Штатами (A/CONF.152/C.1/L.4), была снята.

Подпункт (c)

19. На 2-м заседании поправка, предложенная Германией (A/CONF.152/C.1/L.6, пункт 3), была снята в связи со снятием Германией предшествующего предложения (A/CONF.152/C.1/L.6, пункт 1) (см. пункт 12 выше). Поправка, предложенная Нидерландами (A/CONF.152/C.1/L.23), была снята.

Новое предложение

20. На 2-м заседании в новое предложение, которое Германия предложила включить в соответствующее место в статье 1 (A/CONF.152/C.1/L.6, пункт 4), были внесены устные поправки, и оно было сформулировано следующим образом:

"Если груз сопровождается международным транспортным документом, который известен оператору, то такой груз *prima facie* считается объектом международной перевозки".

Предложение с внесенными поправками было отклонено 25 голосами против 5 при одном воздержавшемся.

Подпункт (d)

21. На 3-м заседании поправка, предложенная Нидерландами (A/CONF.152/C.1/L.23), была отклонена 11 голосами против 3 при 3 воздержавшихся.

Подпункты (e) и (f)

22. На 3-м заседании Германия устно предложила исключить подпункты (e) и (f). Предложение было отклонено 18 голосами против 6 при 3 воздержавшихся.

Новые подпункты

23. На 3-м заседании поправка, предложенная Соединенными Штатами (A/CONF.152/C.1/L.5), была снята. Редакционному комитету было предложено учесть это предложение, обеспечив, чтобы электронно-письменная форма была охвачена положениями конвенции, касающимися подписания, запросов и уведомлений.

24. Поправка, предложенная Швецией (A/CONF.152/C.1/L.28), была передана на рассмотрение специальной рабочей группы. Рабочей группе было предложено рассмотреть необходимость включения определения "перевозчик" и, в случае такой необходимости, сформулировать определение.

25. На 15-м заседании Комитет постановил не включать в статью 1 определение "перевозчик". В результате голосования в Комитете по вопросу о включении определения "перевозчик" было подано 17 голосов против, 8 за и 6 воздержались. Таким образом предложения специальной рабочей группы (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) и Австралии (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) были отклонены.

26. На 7-м заседании рассмотрение поправки, предложенной Соединенным Королевством (A/CONF.152/C.1/L.37), было отложено до рассмотрения Комитетом статьи 4. На 11-м заседании поправка была отклонена 24 голосами против 5 при 4 воздержавшихся.

27. Текст статьи 1, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Новая статья

28. Соединенное Королевство предложило (A/CONF.152/C.1/L.31) включить в Конвенцию в соответствующем месте следующую новую статью:

"Уведомление о том, что груз является объектом международной перевозки

1) Перевозчик или другое лицо, заинтересованное в грузе, может представить оператору уведомление о том, что груз является объектом международной перевозки.

2) Письменное подтверждение оператором получения уведомления, представленного в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, является доказательством *prima facie* того, что положения настоящей Конвенции будут применяться к грузу, когда оператор принимает его в свое ведение".

29. Позднее Соединенное Королевство заменило это предложение предложением изменить статью 4 (A/CONF.152/C.1/L.43), включив в нее элементы предложения, которое было заменено. Текст предложения о внесении поправок в статью 4 и ход его рассмотрения Первым комитетом изложены ниже в разделе, касающемся статьи 4 (см. пункты 40 и 42 ниже).

Статья 3

А. Текст ЮНСИТРАЛ

30. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предусматривал следующее:

"Статья 3

Период ответственности

Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его".

В. Поправки

31. Поправки к статье 3 были представлены Германией (A/CONF.152/C.1/L.9), Бельгией (A/CONF.152/C.1/L.33), Финляндией (A/CONF.152/C.1/L.36), Мексикой (A/CONF.152/C.1/L.34) и Соединенным Королевством (A/CONF.152/C.1/L.38).

32. Эти поправки заключались в следующем:

а) Германия (A/CONF.152/C.1/L.9):
Статью 3 следует сформулировать следующим образом:

"Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение или получения для обработки до момента его передачи или предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его".

[Снята: см. пункт 34 ниже.]

б) Бельгия (A/CONF.152/C.1/L.33):
Статью 3 сформулировать следующим образом:

"Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи лицу, уполномоченному принять его, если такое лицо принимает его в течение 30 дней или в течение срока, предусмотренного в договоре, или до момента его предоставления в распоряжение такому лицу".

[Отклонена: см. пункт 34 ниже.]

в) Финляндия (A/CONF.152/C.1/L.36):
В конце статьи 3 добавить следующие слова:

[Вариант 1] "и направления уведомления об этом такому лицу".

[Вариант 2] "и получения таким лицом уведомления об этом".

[Вариант 1 снят; вариант 2 с внесенной в него устной поправкой отклонен: см. пункт 35 раздела "Рассмотрение" ниже.]

г) Мексика (A/CONF.152/C.1/L.34):
Добавить новый пункт 2 следующего содержания:

"2) [Если со стороны оператора не допущена халатность] когда в его ведении находится груз, период его ответственности начинается с момента предоставления груза в его распоряжение".

[Исправлена (в тексте на английском языке) и снята: см. пункт 36 ниже.]

е) Соединенное Королевство (A/CONF.152/C.1/L.38):
Текст статьи 3 заменить следующей формулировкой:

"Оператор несет ответственность за груз с момента доставки груза перевозчиком или другим лицом в его [непосредственное] распоряжение до момента передачи груза оператором перевозчику или другому лицу, уполномоченному принять его".

[Снята: см. пункт 37 ниже.]

С. Работа Первого комитета

i) Заседания

33. Первый комитет рассмотрел статью 3 на своем 4-м и 7-м заседаниях 4 и 8 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

34. На 4-м заседании поправка Германии (A/CONF.152/C.1/L.9) была снята в связи со снятием ею предложенной поправки к статье 1(a) (A/CONF.152/C.1/L.6, пункты 1 и 3; см. пункты 12 и 19 выше). Поправка Бельгии (A/CONF.152/C.1/L.33) была отклонена 26 голосами против 3 при 1 воздержавшемся.

35. Что касается альтернативных поправок, предложенных Финляндией (A/CONF.152/C.1/L.36), то вариант 1 был снят. В вариант 2 Соединенным Королевством была внесена устная поправка в следующей формулировке: "и предоставил или предпринял разумные попытки направить уведомление такому лицу", которая была отклонена 22 голосами против 8 при 3 воздержавшихся.

36. В поправку Мексики (A/CONF.152/C.1/L.34) было внесено исправление (в текст на английском языке), в соответствии с которым слова "delivered to him" в конце поправки были заменены словами "placed at his disposal". Предложенная поправка была снята.

37. На 7-м заседании поправка, предложенная Соединенным Королевством (A/CONF.152/C.1/L.38), была снята. Текст ЮНСИТРАЛ для статьи 3 был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 4

А. Текст ЮНСИТРАЛ

38. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предусматривал следующее:

"Статья 4

Выдача документа

1) Оператор может, и по просьбе заказчика должен, в разумный срок, по выбору оператора, либо:

а) удостоверить получение им груза, подписав и датировав представленный заказчиком документ, характеризующий груз, либо

б) выдать подписанный документ, характеризующий груз, удостоверяющий получение им груза и дату его получения и указывающий его состояние и количество в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.

2) Если оператор не выполняет действий, предусмотренных в подпункте (а) или подпункте (б) пункта 1, то считается, что он получил груз во внешнем хорошем состоянии, хотя это и может быть опровергнуто. Подобная презумпция не применима, когда услуги, предоставляемые оператором, ограничиваются прямым перемещением груза между транспортными средствами.

3) Документ, указанный в подпункте (б) пункта 1, может выдаваться в любой форме, при которой сохраняется содержащаяся в нем информация.

4) Подпись на документе, указанном в пункте 1, может быть сделана собственноручно, напечатана в виде факсимиле, зафиксирована в виде перфорации, печати или символов или произведена любым другим механическим или электронным способом, если это не противоречит закону страны, в которой подписывается документ".

В. Поправки

39. Поправки к статье 4 были представлены Соединенным Королевством (A/CONF.152/C.1/L.43), Японией (A/CONF.152/C.1/L.26), Мексикой (A/CONF.152/C.1/L.35) и Соединенными Штатами (A/CONF.152/C.1/L.10).

40. Эти поправки заключались в следующем:

Статья 4 в целом

Соединенное Королевство (A/CONF.152/C.1/L.43):

Пересмотреть редакцию статьи 4 следующим образом:

"1) Перевозчик или другое лицо, заинтересованное в грузе, который он передал в ведение оператора, может просить оператора:

- a) подтвердить идентификацию им груза;
- b) удостоверить его получение и
- c) удостоверить, что груз является объектом международной перевозки.

2) По получении просьбы, представленной согласно пункту 1, оператор в разумный срок либо:

a) удостоверяет получение им груза, а также тот факт, что он является объектом международной перевозки, подписав и датировав представленный заказчиком документ, характеризующий груз и указывающий, что он является объектом международной перевозки; либо

b) выдает подписанный документ, характеризующий груз, удостоверяющий получение им груза, дату его получения и тот факт, что он является объектом международной перевозки, и указывающий его состояние и количество в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.

3) Оператор может выдать подписанный и датированный документ, указанный в пункте 2(b), без получения конкретной просьбы, представленной согласно пункту 1.

4) Подписанный и датированный документ, указанный в пунктах 2 и 3, рассматривается в качестве безусловного подтверждения того, что положения настоящей Конвенции применяются к грузу, охарактеризованному в документе.

5) Оператор, который по получении просьбы, представленной согласно пункту 1, не выполняет действий, предусмотренных в подпункте (a) или (b) пункта 2, считается получившим груз в хорошем состоянии, если он не сможет доказать иное. Подобная презумпция не применима, когда услуги, предоставляемые оператором, ограничиваются прямым перемещением груза между транспортными средствами.

6) [Текст статьи 4(3), A/CONF.152/5, утвержденный Комитетом]

7) [Текст статьи 4(4), A/CONF.152/5, утвержденный Комитетом]"

[Отклонена: см. пункт 42 ниже.]

Новый пункт 1 бис

Япония (A/CONF.152/C.1/L.26):

Включить в статью 4 следующий новый пункт 1 бис:

"Любая просьба заказчика в соответствии с предыдущим пунктом представляется в разумный период времени после получения груза".

[Снята: см. пункт 43 ниже.]

Пункт 3

Мексика (A/CONF.152/C.1/L.35):

После пункта 3 текста ЮНСИТРАЛ добавить следующее предложение:

"Документ может заменяться эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными".

[Снята: см. пункт 45 ниже.]

Пункт 4

Соединенные Штаты (A/CONF.152/C.1/L.10):

Заменить предложенный ЮНСИТРАЛ текст пункта 4 следующим текстом:

"4) Подпись, о которой говорится в пункте 1, означает собственноручную подпись, ее факсимиле или эквивалентный удостоверяющий знак, сделанный любым другим способом".

[Принята: см. пункт 46 ниже.]

C. Работа Первого комитета

i) Заседания

41. Первый комитет рассмотрел статью 4 на своих 5, 6, 7 и 11-м заседаниях 5, 8, и 10 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

Статья 4 в целом

42. На 11-м заседании поправка, предложенная Соединенным Королевством (A/CONF.152/C.1/L.43), была отклонена 24 голосами против 5 при 4 воздержавшихся.

Новый пункт 1 бис

43. На 5-м заседании поправка, предложенная Японией (A/CONF.152/C.1/L.26), была снята.

Пункт 2

44. На 6-м заседании пункт 2 был принят 17 голосами против 7 при 9 воздержавшихся.

Пункт 3

45. На 5-м заседании поправка, предложенная Мексикой (A/CONF.152/C.1/L.35), была снята. Италия внесла устное предложение об изменении текста пункта 3 ЮНСИТРАЛ, с тем чтобы в нем делалась ссылка на весь пункт 1, а не только на подпункт (b) пункта 1. Предложение было принято. Италия внесла также устное предложение о добавлении после пункта 3 текста ЮНСИТРАЛ: "В том случае, когда заказчик и оператор пришли к соглашению об использовании электронных средств связи, документ, упоминаемый в пункте 1, может заменяться эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными". Эта поправка была принята 14 голосами против 12 при 6 воздержавшихся. Редакционному комитету было предложено обеспечить, чтобы положение, содержащееся во втором предложении пункта 3, с внесенными в него поправками, не было связано с положением, содержащимся в первом предложении, и не изменяло его.

Пункт 4

46. На 7-м заседании Мексика внесла устное предложение о замене текста пункта 4 текстом статьи 5 (к) Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях. Поправка, предложенная Соединенными Штатами (A/CONF.152/C.1/L.10), была принята при том условии, что Редакционный комитет приведет ее в соответствие с текстом статьи 5 (к) Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях. Представленный ЮНСИТРАЛ текст статьи 4 с указанными выше поправками к пунктам 2, 3 и 4 был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 5

A. Текст ЮНСИТРАЛ

47. Текст статьи 5, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривает следующее:

"Статья 5

Основания для ответственности

- 1) Оператор несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в передаче груза, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в период существования ответственности оператора за груз, как это определено в статье 3, если только оператор не докажет, что он, его служащие, агенты или другие лица, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.
- 2) В тех случаях, когда наряду с неприятием оператором, его служащими, агентами или другими лицами, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг, мер, упомянутых в пункте 1, существует другая причина утраты, повреждения или задержки, оператор несет ответственность лишь в той степени, в какой ущерб, причиненный в результате такой утраты, повреждения или задержки, вызван неприятием этих мер, при условии, что оператор докажет размер ущерба, который не обусловлен неприятием этих мер.
- 3) Задержка в передаче груза имеет место, если оператор не передал или не предоставил его в распоряжение лицу, уполномоченному принять груз, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах разумного срока после получения запроса на груз, поданного таким лицом.
- 4) В случае, если оператор не передал груз или не предоставил его в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в течение 30 календарных дней после даты, прямо определенной соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в течение 30 календарных дней после получения запроса на груз, поданного таким лицом, лицо, уполномоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать его утраченным".

В. Поправки

48. Поправки к статье 5 представили Германия (A/CONF.152/C.1/L.11), Испания (A/CONF.152/C.1/L.20), Египет (A/CONF.152/C.1/L.42), Нидерланды (A/CONF.152/C.1/L.24), Бельгия (A/CONF.152/C.1/L.39) и Марокко (A/CONF.152/C.1/L.49).

49. Эти поправки заключались в следующем:

Новый пункт 1 бис

Германия (A/CONF.152/C.1/L.11):

После пункта 1 добавить следующий новый пункт 1 бис:

"Если в момент возникновения таких обстоятельств заказчику или другим лицам был предоставлен доступ в район, упомянутый в подпункте (а) статьи 1, для осмотра, перемещения или обработки груза, сам истец обязан доказать, что оператор, его служащие, агенты или другие лица, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг, не приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий".

[Отклонена с поправками: см. пункт 51 ниже.]

Пункт 2

а) Испания (A/CONF.152/C.1/L.20):

Перенести пункт 2 в конец статьи 5.

[Передана Редакционному комитету: см. пункт 52 ниже.]

б) Египет (A/CONF.152/C.1/L.42):

Исключить слова "при условии, что оператор докажет размер ущерба, который не обусловлен неприятием этих мер".

[Отклонена: см. пункт 52 ниже.]

Новый пункт 5

а) Нидерланды (A/CONF.152/C.1/L.24):
Добавить следующий новый пункт 5:

"Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется с учетом стоимости груза в том месте и в тот момент, куда и когда груз доставляется или должен был быть доставлен лицу, уполномоченному принять груз. Стоимость груза устанавливается в соответствии с ценой товарной биржи или, если такой цены не имеется, в соответствии с существующей рыночной ценой, или, если цены товарной биржи или существующей рыночной цены не имеется, с учетом обычной стоимости груза того же характера и качества".

[Снята: см. пункт 54 ниже.]

б) Бельгия (A/CONF.152/C.1/L.39):
Добавить следующий новый пункт 5:

"Однако оператор не несет никакой ответственности за груз, в отношении которого лицо, уполномоченное принять груз, не представило запрос в разумный срок после того, как оператор уведомил его о поступлении груза в его распоряжение".

[Отклонена: см. пункт 54 ниже.]

с) Марокко (A/CONF.152/C.1/L.49):
В статью 5 предлагается добавить следующий пункт:

"Оператор освобождается от ответственности за утрату или повреждение груза, произошедшее по независимой от него причине, например, вследствие непредвиденных случаев или форс-мажорных обстоятельств, присущих или скрытых дефектов груза, небрежности сдатчика (перевозчики или грузоотправители), неправильных данных о весе и маркировке мест или о характере груза".

[Не рассматривалась: см. пункт 54 ниже.]

С. Работа Первого комитета

i) Заседания

50. Первый комитет рассмотрел статью 5 на своих 7-м и 8-м заседаниях 8 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

Новый пункт 1 бис

51. На 7-м заседании в поправку, предложенную Германией (A/CONF.152/C.1/L.11) была внесена поправка, предусматривавшая включение слова "неконтролируемый", с тем чтобы вступительная часть предлагаемого нового пункта имела следующую редакцию: "Если в момент возникновения таких обстоятельств заказчику или другим лицам был предоставлен неконтролируемый доступ в район, упомянутый в подпункте (а) статьи 1...". Новый пункт с внесенной в него поправкой был предложен совместно Германией и Австралией. Предложенный новый пункт был отклонен 27 голосами против 4 при 4 воздержавшихся.

Пункт 2

52. На 7-м заседании было признано, что поправка, предложенная Испанией (A/CONF.152/C.1/L.20), носит редакционный характер, и она была передана Редакционному комитету. Поправка, предложенная Египтом (A/CONF.152/C.1/L.42), была отклонена 20 голосами против 7 при 7 воздержавшихся.

53. На 8-м заседании делегация Марокко внесла устное предложение о приведении формулировки пункта 2 в соответствие с формулировкой пункта 7 статьи 5 Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года, в частности путем замены слова "непринятие" на слово "вина". Предлагаемая поправка не получила достаточной поддержки и была отклонена.

Новый пункт 5

54. На 7-м заседании поправка, предложенная Нидерландами (A/CONF.152/C.1/L.24), была снята. На 8-м заседании поправка, предложенная Бельгией (A/CONF.152/C.1/L.39), была отклонена

17 голосами против 13 при 9 воздержавшихся. Поправка, предложенная Марокко (A/CONF.152/C.1/L.49), не была представлена Комитету и поэтому не была рассмотрена. Текст ЮНСИТРАЛ для статьи 5 был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 6

А. Текст ЮНСИТРАЛ

55. Текст статьи 6, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 6

Пределы ответственности

- 1) а) Ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей [8,33] расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.
б) Однако, если груз передается оператору сразу же после перевозки морем или по внутренним водным путям или если груз передается или должен им передаваться для такой перевозки, ответственность оператора ограничивается суммой, не превышающей [2,75] расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. Для целей настоящего пункта перевозка морем или по внутренним водным путям включает вывоз и доставку грузов в порту.
- 2) Ответственность оператора за задержку в передаче груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной 2,5-кратному вознаграждению, подлежащему уплате оператору за его услуги в отношении задержанного груза, но не превышающей общую сумму такого вознаграждения в отношении партии, частью которой является данный груз.
- 3) Ни в коем случае совокупная ответственность оператора на основании обоих пунктов 1 и 2 не превышает пределов, которые будут установлены согласно пункту 1 за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.
- 4) Оператор может согласиться с пределами ответственности, превышающими пределы ответственности, предусмотренные в пунктах 1, 2 и 3".

В. Поправки

56. Поправки к статье 6 представили Германия (A/CONF.152/C.1/L.12), Япония (A/CONF.152/C.1/L.27), Марокко (A/CONF.151/C.1/L.51) и Югославия (A/CONF.152/C.1/L.45).

57. Эти поправки заключались в следующем:

Пункт 1

- а) Германия (A/CONF.152/C.1/L.12, пункт 1):
Исключить подпункт (b) пункта 1.

[Отклонена: см. пункт 59 ниже.]

- б) Марокко (A/CONF.152/C.1/L.51):
В подпункте (b) заменить сумму "2,75" суммой "2,5".

[Отклонена: см. пункт 60 ниже.]

- в) Германия (A/CONF.152/C.1/L.12, пункт 2):
Изменить формулировку пункта 1 следующим образом:

"Ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей [....] расчетной единицы за место или другую единицу отгрузки, либо [....] расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше".

[Отклонена: см. пункт 61 ниже.]

d) Япония (A/CONF.152/C.1/L.27):
Включить следующий новый подпункт (с):

"Вместе с тем, когда утрата или повреждение части груза изменяет стоимость другой части груза, общий вес утраченного или поврежденного груза, а также груза, стоимость которого изменилась, учитываются при определении пределов ответственности".

[Принята: см. пункт 62 ниже.]

Новый пункт 1 бис

Германия (A/CONF.152/C.1/L.12, пункт 3):
Добавить следующий новый пункт 1 бис:

"1 бис) для целей исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи применяются следующие правила:

a) Когда для объединения груза используется контейнер, поддон или аналогичное приспособление для транспортировки или упаковки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в документе в соответствии с пунктом 1 статьи 4, как упакованные в таком приспособлении для транспортировки или упаковки, условно считаются местами или единицами отгрузки. За исключением вышеизложенного, груз в таком приспособлении для транспортировки или упаковки рассматривается как одна единица отгрузки.

b) В случае, если утрачивается или повреждается контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки или упаковки, такое приспособление для транспортировки или упаковки, если оно не является собственностью оператора или не предоставлено им, рассматривается как одна отдельная единица отгрузки".

[Отклонена: см. пункт 63 ниже.]

Пункт 4

Югославия (A/CONF.152/C.1/L.45):
В пункт 4 добавить следующее второе предложение:

"Более высокие пределы ответственности, с которыми согласился оператор, применяются также по отношению к его служащим, агентам или другим лицам, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг".

[Отклонена: см. пункт 64 ниже.]

C. Работа Первого комитета

i) Заседания

58. Первый комитет рассмотрел статью 6 на своих 8, 9 и 10-м заседаниях соответственно 8 и 9 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

Пункт 1

59. На 8-м заседании поправка, предложенная Германией (A/CONF.152/C.1/L.12, пункт 1), была отклонена 27 голосами против 4 при 4 воздержавшихся.

60. На 9-м заседании поправка, предложенная Марокко, была отклонена 13 голосами против 8 при 4 воздержавшихся. Было внесено устное предложение, в соответствии с которым суммы пределов ответственности должны быть выше сумм, указанных в квадратных скобках в пункте 1, подготовленном ЮНСИТРАЛ. Это предложение было отклонено 19 голосами против 8 при 4 воздержавшихся. Соответственно были приняты суммы, указанные в подготовленном ЮНСИТРАЛ пункте 1, и убраны квадратные скобки, в которые они были заключены.

61. На 10-м заседании Германия заявила, что в связи с отклонением ее предложения об исключении подпункта (b) (A/CONF.152/C.1/L.12, пункт 1) (см. пункт 59 выше), ее предложение включить в текст пункта 1 в качестве основы для расчета пределов ответственности ссылки на

количество расчетных единиц за место или единицу отгрузки (A/CONF.152/C.1/L.12, пункт 2) относится и к подпункту (а) и подпункту (б) пункта 1. Это предложение было отклонено 19 голосами против 14 при 4 воздержавшихся.

62. На 8-м заседании поправка, предложенная Японией (A/CONF.152/C.1/L.27), была принята 12 голосами против 7 при 15 воздержавшихся.

Новый пункт 1 бис

63. Отклонение предложения Германии включить в текст пункта 1 в качестве основы для расчета пределов ответственности ссылки на количество расчетных единиц за место или единицу отгрузки (A/CONF.152/C.1/L.12, пункт 2) (см. пункт 61 выше) означало также отклонение предложения Германии добавить в статью 6 новый пункт 1 бис (A/CONF.152/C.1/L.12, пункт 3).

Пункт 4

64. Пробное голосование, проведенное на 9-м заседании, по поправке, предложенной Югославией (A/CONF.152/C.1/L.45), показало, что эта поправка не пользуется поддержкой; соответственно она была отклонена. Было внесено устное предложение о включении в Конвенцию четкого положения о том, применяются или не применяются более высокие пределы ответственности, согласованные оператором с его заказчиком, также по отношению к служащим и агентам оператора. Шестнадцать государств высказались за включение положения о применении более высоких пределов ответственности, с которыми согласился оператор, по отношению к его служащим и агентам; 15 государств высказались за включение положения о неприменении более высоких пределов ответственности, с которыми согласился оператор, по отношению к его служащим и агентам; 4 государства воздержались. Результаты голосования были сочтены недостаточно определенными для того, чтобы включить четкое положение; соответственно текст пункта 4, подготовленный ЮНСИТРАЛ, был сохранен без изменения. Текст ЮНСИТРАЛ для статьи 6 с учетом поправки Японии (A/CONF.152/C.1/L.27, см. пункт 62 выше) был принят и передан Редакционному комитету.

Новая статья 6 бис

65. На 10-м заседании Германия представила предложение (A/CONF.152/C.1/L.13) добавить после статьи 6 новую статью 6 бис следующего содержания:

"Ни в коем случае совокупная ответственность оператора, являющаяся результатом всех исков, возникающих в каждом отдельном случае, не превышает 10 миллионов расчетных единиц. Если совокупная ответственность превышает 10 миллионов расчетных единиц, то сумма, подлежащая уплате оператором, распределяется между истцами пропорционально размерам их исков".

66. На 10-м заседании Германия внесла следующую устную поправку в формулировку первого предложения предлагаемой новой статьи:

"Совокупная ответственность оператора, являющаяся результатом всех исков, возникающих в каждом отдельном случае, не превышает [.....] расчетных единиц".

67. По этой формулировке было проведено отдельное голосование, и она была отклонена 18 голосами против 9 при 8 воздержавшихся. Отклонение этой формулировки означало отклонение данного предложения в целом.

Статья 7

А. Текст ЮНСИТРАЛ

68. Текст статья 7, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 7

Применение в отношении внедоговорных требований

1) Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к оператору по поводу утраты или повреждения груза, равно как и по поводу задержки в передаче груза независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

2) Если такой иск предъявлен к служащему или агенту оператора или другому лицу, услуги которого оператор использует для обеспечения транспортных услуг, такой служащий, агент или лицо, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей или функций, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе сослаться сам оператор.

3) За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с оператора и любого служащего, агента или лица, упомянутых в предыдущем пункте, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции".

В. Поправка

69. Поправка к статье 7 была представлена Соединенными Штатами (A/CONF.152/C.1/L.14).

70. Эта поправка заключалась в следующем:
Добавить к пункту 3 следующее предложение:

"Такая совокупная ответственность не зависит от договорного согласия оператора в соответствии со статьей 6(4) увеличить пределы ответственности".

[Снята: см. пункт 72 ниже.]

С. Работа Первого комитета

i) Заседания

71. Первый комитет рассмотрел статью 7 на своем 11-м заседании 10 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

72. На 11-м заседании поправка, предложенная Соединенными Штатами (A/CONF.152/C.1/L.14), была снята. Текст статьи 7, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 8

А. Текст ЮНСИТРАЛ

73. Текст статьи 8, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 8

Утрата права на ограничение ответственности

1) Оператор не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения самого оператора, его служащих или агентов, 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, агент оператора или другое лицо, услуги которого оператор использует для обеспечения транспортных услуг, не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения такого служащего, агента или лица, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки".

В. Поправки

74. Поправки к статье 8 были представлены Нидерландами (A/CONF.152/C.1/L.25) и Германией (A/CONF.152/C.1/L.3).

75. Эти поправки заключались в следующем:

а) Нидерланды (A/CONF.152/C.1/L.25):
Исключить из пункта 1 слова "самого... его служащих или агентов".

[Отклонена: см. пункт 77 ниже.]

б) Германия (A/CONF.152/C.1/L.3):

i) Исключить из пункта 1 слова "его служащих или агентов"

[Снята: см. пункт 77 ниже.]

ii) В том случае, если вышеприведенная поправка не будет принята, добавить в конце пункта 1 следующее:

"...; при условии, что в случае такого действия или упущения служащего или агента будет также доказано, что служащий или агент [действовал] [совершал действия] в пределах своих служебных обязанностей".

[Отклонена: см. пункт 77 ниже.]

С. Работа Первого комитета

i) Заседания

76. Первый комитет рассмотрел статью 8 на своем 11-м заседании 10 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

77. На 11-м заседании поправка, предложенная Нидерландами (A/CONF.152/C.1/L.25), была отклонена 21 голосом против 8 при 4 воздержавшихся. Учитывая отклонение этой поправки, предложенная Германией поправка о том, чтобы исключить из пункта 1 слова "его служащих или агентов" (A/CONF.152/C.1/L.3), была снята. Предложенная Германией поправка о том, чтобы добавить формулировку в конце пункта 1 (A/CONF.152/C.1/L.3), была отклонена 22 голосами против 10 при 3 воздержавшихся. Текст статьи 8, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 9

А. Текст ЮНСИТРАЛ

78. Текст статьи 9, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 9

Специальные правила в отношении опасных грузов

Если опасный груз передается оператору без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любым законом или любой нормой, касающейся опасных грузов и применимой в стране, где передается груз, и если в момент передачи груза оператору никаким образом не становится известно об опасном характере груза, он имеет право:

а) принять все меры предосторожности, которые могут потребовать обстоятельства, в том числе, когда груз представляет собой непосредственную опасность для любого лица или имущества, уничтожить груз, обезвредить его или ликвидировать его с помощью каких-либо других правомерных средств без уплаты компенсации за причиненный грузу ущерб или за уничтожение груза в результате таких мер предосторожности, и

б) получить возмещение за все расходы, понесенные им в связи с принятием мер, упомянутых в подпункте (а), от лица, не выполнившего любое существующее согласно такому закону или норме обязательство информировать его об опасном характере груза".

В. Поправки

79. Поправки к статье 9 были представлены Бельгией (A/CONF.152/C.1/L.40), Финляндией (A/CONF.152/C.1/L.55), Испанией (A/CONF.152/C.1/L.21), Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (представление предложения, поддержанное Швецией) (A/CONF.152/C.1/L.50).

80. Эти поправки заключались в следующем:

a) Бельгия (A/CONF.152/C.1/L.40):
Исключить из пункта 1 следующие слова:

"и если в момент передачи груза оператору никаким образом не становится известно об опасном характере груза".

[Отклонена: см. пункт 82 ниже.]

b) Финляндия (A/CONF.152/C.1/L.55):
Вставить перед первым предложением пункта 1 следующее:

"Когда оператору передается опасный груз, он должен быть проинформирован об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять".

[Отклонена: см. пункт 82 ниже.]

c) Испания (A/CONF.152/C.1/L.21):
Заменить слова "handed over to an operator" в начальной фразе статьи 9 на "taken in charge by an operator".

[Передана Редакционному комитету: см. пункт 83 ниже.]

d) Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (A/CONF.152/C.1/L.50):
Изменить статью 9 следующим образом:

"Если опасный груз передается оператору без маркировки, обозначения, упаковки или документов, как того требуют международные или национальные правила и нормы, применимые в стране, где передается груз, оператор имеет право:

a) принять все меры предосторожности, которые могут потребовать обстоятельства, в соответствии с такими международными или национальными правилами и нормами без уплаты компенсации за причиненный грузу ущерб в результате таких мер предосторожности и

b) получить возмещение за все расходы, понесенные им в связи с принятием мер предосторожности, упомянутых в подпункте (a), от лица, не выполнившего любое существующее согласно таким правилам и нормам обязательство".

[Отклонена: см. пункт 84 ниже.]

C. Работа Первого комитета

i) Заседания

81. Первый комитет рассмотрел статью 9 на своем 11 и 12-м заседаниях 10 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

82. На 11-м заседании поправка, предложенная Бельгией (A/CONF.152/C.1/L.40), была отклонена 29 голосами против 3 при 1 воздержавшемся. Поправка, предложенная Финляндией (A/CONF.152/C.1/L.55), была отклонена 15 голосами против 15 при 4 воздержавшихся.

83. На 12-м заседании поправка, предложенная Испанией (A/CONF.152/C.1/L.21), была признана как поправка редакционного характера и передана Редакционному комитету.

84. На 12-м заседании Швеция поддержала представление Комитету пересмотренной статьи 9, предложенной Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (A/CONF.152/C.1/L.50). Начальная фраза предложенной пересмотренной статьи была отклонена 21 голосом против 6 при 4 воздержавшихся. Подпункт (a) предложенной пересмотренной статьи был отклонен 19 голосами против 9 при 2 воздержавшихся. Подпункт (b) предложенной пересмотренной статьи был отклонен 21 голосом против 4 при 6 воздержавшихся. Таким образом, предложение в целом было отклонено. Текст статьи 9, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 10

А. Текст ЮНСИТРАЛ

85. Текст статьи 10, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 10

Обеспечительные права в отношении грузов

- 1) Оператор имеет право удерживать груз в связи с издержками и требованиями, связанными с обеспечением транспортных услуг, предоставленных им в отношении груза в течение периода, когда он несет за него ответственность. Однако ничто в настоящей Конвенции не влияет на действительность, в соответствии с любым применимым правом любых договорных условий, расширяющих обеспечительное право оператора в отношении груза.
- 2) Оператор не имеет права удерживать груз, если предоставлена достаточная гарантия относительно суммы требования или если эквивалентная сумма передана на хранение взаимно приемлемой третьей стороне или в официальное учреждение государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие.
- 3) Для получения суммы, необходимой для удовлетворения своего требования, оператор имеет право, в пределах, допускаемых правом государства, где находится груз, продать, полностью или частично, груз, в отношении которого он использовал право удержания, предусмотренное в настоящей статье. Предыдущее предложение не применяется к контейнерам, поддонам или аналогичным приспособлениям для транспортировки или упаковки, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или грузоотправителем, и на которых четко обозначено наименование владельца, за исключением случаев требования оператора в отношении стоимости ремонта или усовершенствования контейнеров, поддонов или аналогичных приспособлений для транспортировки или упаковки.
- 4) Прежде чем осуществлять любое право продажи груза, оператор предпринимает разумные усилия, с тем чтобы уведомить владельца груза, лицо, от которого оператор получил его, и лицо, уполномоченное принять груз от оператора, о намеченной продаже. Оператор возвращает клиенту остаток поступлений от продажи сверх суммы, причитающейся оператору, и разумных расходов, связанных с продажей. Право продажи осуществляется во всех других отношениях в соответствии с законом государства, где находится груз".

В. Поправки

86. Поправки к статье 10 были представлены Германией (A/CONF.152/L.16), Марокко (A/CONF.152/C.1/L.54) и Соединенными Штатами (A/CONF.152/C.1/L.15).

87. Эти поправки заключались в следующем:

Пункт 1

Германия (A/CONF.152/L.16):

Добавить в первое предложение пункта 1 слова "или после", с тем чтобы сформулировать это предложение следующим образом:

"Оператор имеет право удерживать груз в связи с издержками и требованиями, связанными с обеспечением транспортных услуг, предоставленных им в отношении груза, в течение или после периода, когда он несет за него ответственность".

[Принята: см. пункт 89 ниже.]

Пункт 3

а) Германия (A/CONF.152/C.1/L.16):
Исключить пункт 3.

[Отклонена: см. пункт 90 ниже.]

б) Марокко (A/CONF.152/C.1/L.54):

В начале второго предложения добавить следующую формулировку:

"За исключением пустых контейнеров, которые в соответствии с настоящей Конвенцией считаются грузом ..."

[Снята: см. пункт 90 ниже.]

c) Соединенные Штаты (A/CONF.152/C.1/L.15):

[См. ниже под рубрикой "Новый пункт 6".]

Пункт 4

Марокко (A/CONF.152/C.1/L.54):

Изменить формулировку первого предложения следующим образом:

"Прежде чем осуществлять любое право продажи груза, оператор предпринимает разумные усилия, с тем чтобы уведомить владельца груза или лицо, от которого оператор получил его, или лицо, уполномоченное принять груз от оператора, о намеченной продаже".

[Отклонена: см. пункт 91 ниже.]

Новый пункт 5

Соединенные Штаты (A/CONF.152/C.1/L.15):

Включить следующий новый пункт 5:

"5) Оператор терминала может считать находящийся в его ведении груз брошенным, если груз не востребован в течение (...) дней после даты, до которой оператор согласился хранить груз, или если такое соглашение не было заключено, после даты, в которую оператором было сделано уведомление лицу, уполномоченному принять груз, о том, что груз предоставлен в распоряжение этого лица".

[Отклонена: см. пункт 92 ниже.]

Новый пункт 6

Соединенные Штаты (A/CONF.152/C.1/L.15):

Из пункта 3 исключить второе предложение и включить его в новый пункт 6, гласящий следующее:

"6) Положения пунктов 3 и 5 не применяются к контейнерам, поддонам или аналогичным приспособлениям для транспортировки или упаковки, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или грузоотправителем, и на которых четко обозначено наименование владельца, за исключением случаев требования оператора в отношении стоимости ремонта или усовершенствования контейнеров, поддонов или аналогичных приспособлений для транспортировки или упаковки".

[Снята: см. пункт 92 ниже.]

C. Работа Первого комитета

i) Заседания

88. Комитет рассмотрел статью 10 на своих 12-м и 13-м заседаниях 10 и 11 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

Пункт 1

89. На 12-м заседании поправка, предложенная Германией (A/CONF.152/C.1/L.16), была принята 21 голосом против 7 при 8 воздержавшихся.

Пункт 3

90. На 12-м заседании предложенная Германией поправка об исключении пункта 3 была отклонена 21 голосом против 9 при 3 воздержавшихся. На 13-м заседании предложение Марокко (A/CONF.152/C.1/L.54) было снято. В отношении предложения Соединенных Штатов (A/CONF.152/C.1/L.15) см. пункт 92 ниже.

Пункт 4

91. На 13-м заседании поправка, предложенная Марокко (A/CONF.152/C.1/L.54) была отклонена 21 голосами против 2 при 6 воздержавшихся.

Новые пункты 5 и 6

92. На 13-м заседании предложение Соединенных Штатов о добавлении нового пункта 5 (A/CONF.152/C.1/L.15) было отклонено 12 голосами против 11 при 9 воздержавшихся. С учетом отклонения данного предложения предложение Соединенных Штатов об исключении второго предложения пункта 3 и включении его в новый пункт 6 (A/CONF.152/C.1/L.15) было снято. Текст статьи 10, подготовленный ЮНСИТРАЛ, с поправкой к пункту 1 был передан Редакционному комитету.

Статья 11

А. Текст ЮНСИТРАЛ

93. Текст статьи 11, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 11

Уведомление об утрате, повреждении или задержке

- 1) Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано оператору не позднее третьего рабочего дня, следующего за днем, когда оператор передал груз лицу, уполномоченному принять его, такая передача является доказательством *prima facie* передачи оператором груза в соответствии с описанием, содержащимся в документе, выданном оператором согласно пункту 1(b) статьи 4, или, если такой документ не был выдан, в хорошем состоянии.
- 2) Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 применяются соответственно, если уведомление не сделано оператору в течение 15 календарных дней после дня, когда груз достиг конечного получателя, но ни в коем случае не позднее 60 календарных дней после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.
- 3) Если оператор участвовал в осмотре или проверке груза во время его передачи лицу, уполномоченному принять его, нет необходимости в уведомлении оператора об утрате или повреждении, которые были установлены во время этого осмотра или проверки.
- 4) В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения груза оператор и лицо, уполномоченное принять груз, предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.
- 5) Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в передаче груза, если уведомление не было сделано оператору в течение 21 календарного дня после дня, когда груз был передан лицу, уполномоченному принять его".

В. Поправки

94. Поправки к статье 11 были представлены Марокко (A/CONF.152/C.1/L.52), Турцией (A/CONF.152/C.1/L.46) и Японией (A/CONF.152/C.1/L.41).

95. Эти поправки заключались в следующем:

а) Марокко (A/CONF.152/C.1/L.52):

i) Исключить пункты 1, 2, 3 и 5.

[Отклонена: см. пункт 97 ниже.]

ii) Если пункты 1, 2, 3 и 5 не будут исключены, изменить их формулировки следующим образом:

"1) Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано оператору не позднее третьего рабочего

дня, следующего за днем, когда оператор передал груз или предоставил его в распоряжение лица, уполномоченного принять его, этот груз считается переданным или предоставленным в распоряжение такого лица оператором в соответствии с описанием, содержащимся в документе, выданном оператором согласно пункту 1(b) статьи 4, или, если такой документ не был выдан, в хорошем состоянии.

2) Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 применяются соответственно, если уведомление не сделано оператору в течение 15 календарных дней после дня, когда груз достиг конечного получателя, но ни в коем случае не позднее 60 календарных дней после дня передачи груза или предоставления его в распоряжение лица, уполномоченного принять его.

3) Если оператор участвовал в осмотре или проверке груза во время его передачи или предоставлении в распоряжение лица, уполномоченного принять его, нет необходимости в уведомлении оператора об утрате или повреждении, которые были установлены во время этого осмотра или проверки.

....

5) Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в передаче груза или предоставлении его в распоряжение лица, уполномоченного принять его, если уведомление не было сделано оператору в течение 21 календарного дня после дня, когда груз был передан или предоставлен в распоряжение такого лица".

[Отклонена: см. пункт 97 ниже.]

iii) Изменить текст пункта 4 следующим образом:

a) оставить слово "перевозчик" и

b) добавить в конце пункта слова "в месте хранения или каком-либо другом месте, определенном на основе взаимного согласия", с тем чтобы текст пункта 4 гласил следующее:

"В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения груза оператор, перевозчик и лицо, уполномоченное принять груз, предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза в месте хранения или каком-либо другом месте, определенном на основе взаимного согласия".

[Частично принята и частично отклонена: см. пункт 97 ниже.]

b) Турция (A/CONF.152/C.1/L.46):

В пункте 2 заменить число "15" цифрой "7" и число "60" числом "30".

[Отклонена: см. пункт 98 ниже.]

c) Япония (A/CONF.152/C.1/L.41):

В пункт 2 после слов "конечного получателя" включить формулировку "который в состоянии произвести их осмотр".

[Снята: см. пункт 98 ниже.]

C. Работа Первого комитета

i) Заседания

96. Первый комитет рассмотрел статью 11 на своих 13-м и 14-м заседаниях 11 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

97. По поправкам, предложенным Марокко, (A/CONF.152/C.1/L.52) на 13-м заседании:

a) предложение исключить пункты 1, 2, 3 и 5 было отклонено без голосования; b) предложение изменить формулировки пунктов 1, 2, 3, и 5 было отклонено 18 голосами против 4 при 11 воздержавшихся; c) по предложенным поправкам к пункту 4, предложение вставить слово "перевозчик" было принято 17 голосами против 11 при 6 воздержавшихся, а предложение добавить слова в конце этого пункта было отклонено 19 голосами против 5 при 9 воздержавшихся.

98. На 14-м заседании поправка, предложенная Турцией (A/CONF.152/C.1/L.46), была отклонена 22 голосами против 4 при 9 воздержавшихся. Поправка, предложенная Японией (A/CONF.152/C.1/L.41), была снята. Статья 11 с поправкой к пункту 4 была передана Редакционному комитету.

Статья 12

А. Текст ЮНСИТРАЛ

99. Текст статьи 12, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 12

Исковая давность

- 1) Любой иск на основании настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.
- 2) Срок исковой давности начинается:
 - а) в день, когда оператор передает либо предоставляет груз или его часть в распоряжение лица, уполномоченного принять груз; или
 - б) в случае полной утраты груза, в день, когда оператор уведомляет лицо, уполномоченное заявить требование, о том, что груз утрачен, или в день, когда это лицо может считать груз утраченным в соответствии с пунктом 4 статьи 5, в зависимости от того, что наступает раньше.
- 3) День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.
- 4) Оператор 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) Регрессный иск перевозчика или другого лица против оператора может быть предъявлен даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение 90 дней после того, как перевозчик или другое лицо признан ответственным по иску против него самого или оплатил требование, на котором основывался такой иск, и если в разумный срок после предъявления против перевозчика или другого лица иска, который может привести к регрессному иску против оператора, уведомление о предъявлении такого иска было передано оператору".

В. Поправки

100. Поправки к статье 12 были представлены Марокко (A/CONF.152/C.1/L.53), Турцией (A/CONF.152/C.1/L.47), Германией (A/CONF.152/C.1/L.17), Соединенными Штатами (A/CONF.152/C.1/L.18) и Египтом (A/CONF.152/C.1/L.58).

101. Эти поправки заключались в следующем:

Пункт 1

Марокко (A/CONF.152/C.1/L.53) и Турция (A/CONF.152/C.1/L.47):
Заменить период "двух лет" на период "одного года".

[Отклонена: см. пункт 103 ниже.]

Пункт 2

а) Соединенные Штаты (A/CONF.152/C.1/L.18):
Изменить формулировку подпункта (а) следующим образом:

"в день, когда оператор передает либо предоставляет груз или его часть в распоряжение лица, уполномоченного принять груз, или считает, что груз брошен в соответствии с пунктом 5 статьи 10; или"

[Снята: см. пункт 104 ниже.]

b) Германия (A/CONF.152/C.1/L.17):

Изменить формулировку подпункта (b) следующим образом:

"В случае полной утраты груза, в день, когда лицо, уполномоченное заявить требование, получает уведомление от оператора о том, что груз утрачен, или в день, когда это лицо может считать груз утраченным в соответствии с пунктом 4 статьи 5, в зависимости от того, что наступает раньше".

[Снята, впоследствии вновь представлена и принята в принципе: см. пункт 104 ниже.]

c) Египет (A/CONF.152/C.1/L.58):

Изменить формулировку пункта 2 следующим образом:

"2. Срок исковой давности начинается:

a) на следующий день после дня, когда оператор передает либо предоставляет груз или его часть в распоряжение лица, уполномоченного принять груз, или

b) в случае полной утраты груза на следующий день после дня, когда оператор уведомляет лицо, уполномоченное заявить требование о том, что груз утрачен, или в день, когда это лицо может считать груз утраченным в соответствии с пунктом 4 статьи 5, в зависимости от того, что наступает раньше".

[Не рассматривалась: см. пункт 104 ниже.]

Пункт 3

Египет (A/CONF.152/C.1/L.58):

Пункт 3 исключить.

[Не рассматривалась: см. пункт 105 ниже.]

Пункт 5

Марокко (A/CONF.152/C.1/L.53):

Пункт 5 изменить следующим образом:

"Регрессный иск перевозчика или другого лица против оператора может быть предъявлен даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение 30 дней после того, как перевозчику или другому лицу предъявлены претензии в иске, против него самого или им урегулировано требование, на котором основывалось такое предъявление претензий".

[Снята: см. пункт 107 ниже.]

C. Работа Первого комитета

i) Заседания

102. Первый комитет рассмотрел статью 12 на своем 14-м заседании 11 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

Пункт 1

103. На 14-м заседании поправки, предложенные Марокко (A/CONF.152/C.1/L.53) и Турцией (A/CONF.152/C.1/L.47), рассматривались параллельно и были отклонены 19 голосами против 10 при 5 воздержавшихся.

Пункт 2

104. На 14-м заседании поправка, предложенная Соединенными Штатами (A/CONF.152/C.1/L.18), была снята ввиду отклонения предложения о включении нового пункта 5 в статью 10 (A/CONF.152/C.1/L.15). Предложение Германии (A/CONF.152/C.1/L.17) было снято; однако оно затем было повторно внесено и его существо, а именно то, что в случае полной утраты груза срок исковой давности начинается в день, когда лицо, уполномоченное заявить требование, получает уведомление оператора, было принято 13 голосами против 11 при 11 воздержавшихся. Предложение Египта (A/CONF.152/C.1/L.58) не рассматривалось, так как оно было представлено после принятия статьи 12.

Пункт 3

105. Предложение Египта (A/CONF.152/C.1/L.58) не рассматривалось, так как оно было представлено после принятия статьи 12.

Пункт 4

106. На 14-м заседании Соединенные Штаты представили устное предложение об изменении формулировки первого предложения пункта 4, где вместо слов "заявления, сделанного в письменной форме" вставить слова "представление уведомления", с тем чтобы предложение читалось следующим образом: "Оператор может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем представления уведомления заявителю требования". Предложенная поправка была принята и передана в Редакционный комитет.

Пункт 5

107. На 14-м заседании предложение Марокко (A/CONF.152/C.1/L.53) было снято. Было представлено устное предложение о том, чтобы переработать текст пункта 5 таким образом, чтобы он соответствовал статье 20(5) Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года. Это предложение было отклонено 14 голосами против 5 при 4 воздержавшихся.

108. Мексика представила устное предложение о том, чтобы включить в текст пункта 5, подготовленный ЮНСИТРАЛ, положение об установлении ограничительного срока в десять лет для предъявления регрессного иска оператору. Это предложение было отклонено 12 голосами против 6 при 12 воздержавшихся. Подготовленный ЮНСИТРАЛ текст статьи 12 с поправками к пунктам 2 и 4 был принят и передан в Редакционный комитет.

Статья 15

А. Текст ЮНСИТРАЛ

109. Текст статьи 15, подготовленной Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 15

Международные транспортные конвенции

Настоящая Конвенция не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут возникать на основании какой-либо международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов и являющейся обязательной для государства, являющегося стороной настоящей Конвенции, или на основании какого-либо закона такого государства, который приводит в действие конвенцию, касающуюся международной перевозки грузов, или вытекает из нее".

В. Поправки

110. Поправки к статье 15 были представлены Австралией (A/CONF.152/C.1/L.57).

111. Эти поправки заключались в следующем:

Было предложено исключить статью 15, если соответствующие вопросы могут быть удовлетворительно решены в рамках статьи 1 и/или статьи 2.

В качестве альтернативы предлагается изменить текст статьи 15 следующим образом:

"Настоящая Конвенция не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут возникать на основании какой-либо международной конвенции, касающейся перевозки грузов или какого-либо национального закона, который приводит в действие эту конвенцию или вытекает из нее и соответствует этой конвенции".

[Сняты, см. пункты 113 и 114 ниже.]

С. Работа Первого комитета

i) Заседания

112. Первый комитет рассмотрел статью 15 на своих 14-м и 15-м заседаниях 11 и 12 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

113. На 14-м заседании было принято решение о том, что альтернативные поправки, предложенные Австралией (A/CONF.152/C.1/L.57), будут рассмотрены с учетом окончательного решения Комитета по предложениям специальной рабочей группы (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) и Австралии (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) о том, чтобы добавить в статью 1 определение "перевозчика".

114. На 15-м заседании было представлено устное предложение о том, чтобы внести поправку в статью 15, исключив слова "или вытекает из нее". Предложенная поправка была принята 20 голосами против 4 при 9 воздержавшихся. Альтернативные поправки, предложенные Австралией, были сняты. Текст статьи 15, представленный ЮНСИТРАЛ, с внесенной в него устной поправкой был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 16

А. Текст ЮНСИТРАЛ

115. Текст, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 16

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, должны выражаться в национальной валюте государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое не является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется способом, установленным этим Государством.

2) Исчисление, упомянутое в последней фразе предыдущего пункта, осуществляется 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 во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот документов о принятии, утверждении или присоединении и каждый раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления".

В. Поправки

116. Поправок к статье 16 представлено не было.

С. Работа Первого комитета

i) Заседания

117. Первый комитет рассмотрел статью 16 на своем 14-м заседании 11 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

118. На 14-м заседании текст статьи 16, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 2

A. Текст ЮНСИТРАЛ

119. Текст статьи 2, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 2

Сфера применения

- 1) Настоящая Конвенция применяется к транспортным услугам в отношении груза, который является объектом международной перевозки:
 - a) когда транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в Договариваемом государстве, или
 - b) когда транспортные услуги предоставляются в Договариваемом государстве, или
 - c) когда в соответствии с нормами международного частного права транспортные услуги регулируются законом Договариваемого государства.
- 2) Если оператор имеет более одного коммерческого предприятия, его коммерческим предприятием считается то, которое имеет наиболее тесную связь с транспортными услугами в целом.
- 3) Если оператор не имеет коммерческого предприятия, принимается во внимание его постоянное местожительство".

B. Поправки

120. Поправки к статье 2 были представлены Германией (A/CONF.152/C.1/L.8) и Египтом (A/CONF.152/C.1/L.32). Предложение было представлено Соединенными Штатами (A/CONF.152/C.1/L.7).

121. Эти поправки и предложение заключались в следующем:

a) Германия (A/CONF.152/C.1/L.8):

Вступительную часть пункта 1 сформулировать следующим образом:

"Настоящая Конвенция применяется к транспортным услугам, предоставляемым или получаемым в отношении груза, который является объектом международной перевозки: ...".

[Передана Редакционному комитету: см. пункт 123 ниже.]

b) Египет (A/CONF.152/C.1/L.32):

В подпунктах (a) и (b) после слова "государстве" вставить слова "- стороне Конвенции" и в подпункте (c) после слова "государства" вставить слова "- стороны Конвенции".

[Передана Редакционному комитету: см. пункт 123 ниже.]

c) Соединенные Штаты (A/CONF.152/C.1/L.7):

Это предложение не содержит конкретных рекомендаций относительно внесения поправок в текст статьи 2; его цель состоит в том, чтобы оставить за делегацией Соединенных Штатов право вернуться к вопросу о сфере применения Конвенции при рассмотрении статьи 15.

[Снята: см. пункт 124 ниже.]

C. Работа Первого комитета

i) Заседания

122. Первый комитет рассмотрел статью 2 на своих 15-м и 16-м заседаниях 12 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

123. На 15-м заседании поправки, предложенные Германией (A/CONF.152/C.1/L.8) и Египтом (A/CONF.152/C.1/L.32), были признаны поправками редакционного характера и переданы Редакционному комитету.

124. На 16-м заседании предложение Соединенных Штатов (A/CONF.152/C.1/L.7) было снято. Текст статьи 2, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 13

A. Текст ЮНСИТРАЛ

125. Текст статьи 13, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 13

Договорные условия

1) За исключением случаев, когда в настоящей Конвенции предусмотрено иное, любое условие, содержащееся в заключенном оператором договоре или в любом документе, подписанном или выданном оператором на основании статьи 4, 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.

2) Несмотря на положения предыдущего пункта, оператор может согласиться увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции".

B. Поправки

126. Поправка к статье 13 была представлена Испанией (A/CONF.152/C.1/L.22).

127. Эта поправка заключалась в следующем:

Исключить в пункте 1 слова: "За исключением случаев, когда в настоящей Конвенции предусмотрено иное".

[Снята: см. пункт 129 ниже.]

C. Работа Первого комитета

i) Заседания

128. Первый комитет рассмотрел статью 13 на своем 16-м заседании 12 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

129. На 16-м заседании поправка, предложенная Испанией (A/CONF.152/C.1/L.22), была снята. Австралия просила разрешения представить устное предложение; однако не было дано разрешения сделать исключение из требования правила 30 Правил процедуры, принятых Конференцией, о том, что предложения и поправки обычно представляются в письменной форме и распространяются среди всех делегаций не позднее, чем за день до заседания, на котором обсуждается предложение или поправка. Текст статьи 13, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 14

A. Текст ЮНСИТРАЛ

130. Текст статьи 14, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 14"

Толкование Конвенции

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении".

В. Поправки

131. Поправок к статье 14 представлено не было.

С. Работа Первого комитета

i) Заседания

132. Первый комитет рассмотрел статью 14 на своем 17-м заседании 15 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

133. Текст статьи 14, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 20

А. Текст ЮНСИТРАЛ

134. Текст статьи 20, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, предусматривал следующее:

"Статья 20

Оговорки

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции".

В. Поправки

135. Поправки к статье 20 были представлены Нидерландами (A/CONF.152/C.1/L.59), Бельгией (A/CONF.152/C.1/L.30) и Ираном (A/CONF.152/C.1/L.60).

136. Эти поправки заключались в следующем:

а) Нидерланды (A/CONF.152/C.1/L.59):

Статью 20 следует сформулировать следующим образом:

"1) Любое государство может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что оно не будет ограничивать сферу применения положений настоящей Конвенции определенными категориями операторов транспортных терминалов.

2) Никакие другие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции".

[Отклонена: см. пункт 138 ниже.]

б) Бельгия (A/CONF.152/C.1/L.30):

Статью 20 следует сформулировать следующим образом:

"1. Любое государство может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что оно не будет применять настоящую Конвенцию в тех случаях, когда груз доставляется в район, в котором оператор не может осуществлять эффективный контроль над грузом.

2. Никакие другие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции".

[Отклонена: см. пункт 138 ниже.]

с) Иран (A/CONF.152/C.1/L.60):

Статью 20 следует сформулировать следующим образом:

"Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции, за исключением оговорок в случае явного противоречия с национальным законом или законами данного Государства".

[Отклонена: см. пункт 138 ниже.]

C. Работа Первого комитета

i) Заседания

137. Первый комитет рассмотрел статью 20 на своем 16-м заседании 12 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

138. На 16-м заседании поправка, предложенная Нидерландами (A/CONF.152/C.1/L.59), была отклонена 18 голосами против 5 при 10 воздержавшихся. Поправка, предложенная Бельгией (A/CONF.152/C.1/L.30), была отклонена 21 голосом против 3 при 7 воздержавшихся. Поправка, предложенная Ираном (A/CONF.152/C.1/L.60), была отклонена 23 голосами против 2 при 7 воздержавшихся. Текст статьи 20, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Новая статья

139. Соединенное Королевство предложило (A/CONF.152/C.1/L.48) включить в Конвенцию следующую новую статью:

"Компетентный суд

Любой иск на основании настоящей Конвенции предъявляется, по усмотрению истца, только в одном из перечисленных ниже судов при условии, что такой суд находится в одном из государств - участников настоящей Конвенции:

а) суд места, где [произошла утрата, повреждение, или задержка] [были представлены транспортные услуги]; или

б) суд места нахождения основного коммерческого предприятия ответчика".

140. На 16-м заседании 12 апреля 1991 года предложенная поправка была снята.

III. РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ СТАТЕЙ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ РЕДАКЦИОННЫМ КОМИТЕТОМ

141. На своем 17-м заседании 15 апреля 1991 года Первый комитет рассмотрел представленные ему Редакционным комитетом проекты статей 1-16 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (A/CONF.152/C.1/L.62). Первый комитет передал для рассмотрения на пленарных заседаниях статьи 1-16 в том виде, в каком они представлены в документе A/CONF.152/11.

Ф. ДОКЛАД ВТОРОГО КОМИТЕТА

Документ A/CONF.152/10 и Add.1

Документ A/CONF.152/10

[Подлинный текст на английском языке]
[12 апреля 1991 года]

I. ВВЕДЕНИЕ

A. Представление доклада

1. Конференция на своем 3-м пленарном заседании поручила Второму комитету рассмотреть статьи 17-19 и 21-25 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (A/CONF.152/5).
2. В настоящем документе содержится доклад Второго комитета Конференции о рассмотрении переданных ему проектов статей и других предложений, представленных Второму комитету в ходе его работы.

B. Выборы должностных лиц

3. На своем 4-м пленарном заседании 5 апреля 1991 года Конференция единогласно избрала г-жу Елену Вилус (Югославия) Председателем Второго комитета. На 2-м заседании Второго комитета 10 апреля 1991 года г-н Кен Фуджисита (Япония) был избран заместителем Председателя, а г-жа Сильвия Штрольц (Австрия) - Докладчиком Второго комитета.

C. Заседания, организация работы и структура настоящего доклада

i) Заседания

4. Второй комитет провел четыре заседания 8, 10, 12 и 15 апреля 1991 года.

ii) Организация работы

5. На своем 1-м заседании 8 апреля 1991 года Второй комитет принял в качестве своей повестки дня предварительную повестку дня, содержащуюся в документе A/CONF.152/C.2/L.1.
6. Второй комитет строил свою работу на основе постатейного обсуждения представленных ему проектов статей и поправок к этим проектам статей, внесенных представителями в ходе Конференции. После первоначального рассмотрения Вторым комитетом соответствующей статьи и поправок и с учетом принятых по этим поправкам решений статья передавалась Редакционному комитету. После рассмотрения доклада Редакционного комитета Второму комитету о статьях, переданных Редакционному комитету, Второй комитет передал пленарному заседанию рассмотренные им статьи.

iii) Структура настоящего доклада

7. В настоящем докладе описывается работа Второго комитета по каждой из представленных ему статей в соответствии со следующим планом:

a) текст проекта статьи, подготовленный Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ);

b) тексты поправок, если таковые были представлены, с кратким описанием порядка их рассмотрения;

c) работа Второго комитета в следующей разбивке:

i) заседания;

ii) рассмотрение статьи.

II. РАССМОТРЕНИЕ ВТОРЫМ КОМИТЕТОМ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

Статья 17

A. Текст ЮНСИТРАЛ

8. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предусматривал следующее:

"Статья 17

Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций".

B. Поправки

9. Поправок к статье 17 представлено не было.

C. Работа Второго комитета

i) Заседания

10. Второй комитет рассмотрел статью 17 на своем 1-м заседании 8 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

11. Текст статьи 17, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 18

A. Текст ЮНСИТРАЛ

12. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предусматривал следующее:

"Статья 18

Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

- 1) Настоящая Конвенция открыта для подписания на заключительном заседании Конференции Организации Объединенных Наций ... и будет оставаться открытой для подписания всеми государствами в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до ...
- 2) Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.
- 3) Настоящая Конвенция открыта для присоединения для всех не подписавших ее государств с даты открытия ее для подписания.
- 4) Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций".

B. Поправки

13. Поправок к статье 18 представлено не было.

С. Работа Второго комитета

i) Заседания

14. Второй комитет рассмотрел статью 18 на своем 1-м заседании 8 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

Пункт 1

15. Соединенные Штаты внесли устное предложение указать в пункте 1, что Конвенция остается открытой для подписания до 30 апреля 1992 года. Это предложение было принято 14 голосами, при этом никто не голосовал против. Текст пункта 1, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Пункты 2-4

16. Тексты пунктов 2-4, представленные ЮНСИТРАЛ, были приняты и переданы Редакционному комитету.

Статья 19

А. Текст ЮНСИТРАЛ

17. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предусматривал следующее:

"Статья 19

Применение в отношении территориальных единиц

- 1) Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, 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 в любое время представить другое заявление вместо ранее сделанного.
- 2) Эти заявления доводятся до сведения депозитария, и в них должны ясно указываться территориальные единицы, на которые распространяется Конвенция.
- 3) Если в силу заявления, сделанного на основании настоящей статьи, настоящая Конвенция распространяется на одну или более, но не на все территориальные единицы Государства-стороны и если коммерческое предприятие стороны расположено в этом государстве, то для целей настоящей Конвенции считается, что это коммерческое предприятие не находится в Государстве-стороне, если только оно не находится в территориальной единице, на которую распространяется настоящая Конвенция.
- 4) Если государство не делает заявления на основании пункта 1 настоящей статьи, Конвенция распространяется на все территориальные единицы этого государства".

В. Поправки

18. Поправка к статье 19 была представлена Канадой (A/CONF.152/C.2/L.7).

19. Эта поправка заключалась в следующем:

Пункт 3

Канада (A/CONF.152/C.2/L.7):
Изменить пункт 3 следующим образом:

"3) Если в силу заявления, сделанного на основании настоящей статьи, настоящая Конвенция распространяется на одну или более, но не на все территориальные единицы Государства-стороны, настоящая Конвенция подлежит применению лишь, если

- а) транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в территориальной единице, на которую распространяется настоящая Конвенция, или
- б) транспортные услуги предоставляются в такой территориальной единице или
- с) в соответствии с нормами международного частного права транспортные услуги регулируются законодательством, действующим в территориальной единице, на которую распространяется настоящая Конвенция".

[Принята: см. пункт 22, ниже.]

С. Работа Второго комитета

i) Заседания

20. Второй комитет рассмотрел статью 19 на своем 2-м заседании 10 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

Пункты 1 и 2

21. Тексты пунктов 1 и 2, представленные ЮНСИТРАЛ, были приняты и переданы Редакционному комитету.

Пункт 3

22. Поправка, предложенная Канадой (A/CONF.152/C.2/L.7), была принята девятью голосами против одного при трех воздержавшихся. Текст пункта 3, представленный ЮНСИТРАЛ, с поправками Второго комитета был принят и передан Редакционному комитету. Поскольку цель поправки к пункту 3 состояла в том, чтобы привести его в соответствие со статьей 2 текста ЮНСИТРАЛ, Редакционному комитету было предложено привести пункт 3 в соответствие со статьей 2, принятой Первым комитетом.

Пункт 4

23. Текст пункта 4, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 21

А. Текст ЮНСИТРАЛ

24. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предусматривал следующее:

"Статья 21

Вступление заявления в силу

- 1) Заявления, сделанные на основании настоящей Конвенции во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.
- 2) Заявления и подтверждения заявлений должны быть сделаны в письменной форме и официально доведены до сведения депозитария.
- 3) Заявление вступает в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства. Однако заявление, о котором депозитарий получает официальное уведомление после такого вступления в силу, вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением шести месяцев после даты его получения депозитарием.
- 4) Любое государство, которое делает заявление на основании настоящей Конвенции, может отозвать его в любое время путем официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такой отзыв приобретает силу в первый день месяца, следующего за истечением шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием".

В. Поправки

25. Поправки к статье 21 были представлены Японией (A/CONF.152/C.2/L.6) и Филиппинами (A/CONF.152/C.2/L.8).

26. Эти поправки заключались в следующем:

Статья 21 в целом

Филиппины (A/CONF.152/C.2/L.8):
Исключить статью 21.

[Снята: см. пункт 28, ниже].

Пункты 1 и 4

Япония (A/CONF.152/C.2/L.6):
Слова "на основании настоящей Конвенции" заменить словами "на основании статьи 19".

[Принята: см. пункт 29, ниже].

С. Работа Второго комитета

i) Заседания

27. Второй комитет рассмотрел статью 21 на своем 2-м заседании 10 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

Статья 21 в целом

28. Предложение Филиппин исключить статью 21 (A/CONF.152/C.2/L.8) было снято. Редакционному комитету было предложено рассмотреть вопрос о том, чтобы поменять местами статьи 20 и 21, с тем чтобы положения о заявлении фигурировали непосредственно после статьи 19.

Пункты 1 и 4

29. Поправка Японии была принята девятью голосами против пяти. Тексты этих пунктов, представленные ЮНСИТРАЛ, были приняты с поправками Второго комитета и переданы Редакционному комитету.

Пункты 2 и 3

30. Тексты пунктов 2 и 3, представленные ЮНСИТРАЛ, были приняты и переданы Редакционному комитету.

Статья 22

А. Текст ЮНСИТРАЛ

31. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предусматривал следующее:

"Статья 22

Вступление в силу

1) Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2) Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3) Каждое Государство-сторона применяет положения настоящей Конвенции к транспортным услугам в отношении груза, принятого в свое ведение оператором в дату или после даты вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства".

В. Поправки

32. Поправки к статье 1 были представлены Германией (A/CONF.152/C.2/L.4) и Нидерландами (A/CONF.152/C.2/L.5).

33. Эти поправки заключались в следующем:

Пункт 1

Германия (A/CONF.152/C.2/L.4) и Нидерланды (A/CONF.152/C.2/L.5):
В пункте 1 статьи 22 слово "пятой" следует заменить словом "пятнадцатой".

[Отклонена: см. пункт 35, ниже]

С. Работа Второго комитета

i) Заседания

34. Второй комитет рассмотрел статью 22 на своем 1-м заседании 8 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

Пункт 1

35. Поправка Германии (A/CONF.152/C.2/L.4) и Нидерландов (A/CONF.152/C.2/L.5) была отклонена восемью голосами против пяти. Текст пункта 1, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Пункты 2 и 3

36. Тексты пунктов 2 и 3, представленные ЮНСИТРАЛ, были приняты и переданы Редакционному комитету.

Статья 23

А. Текст ЮНСИТРАЛ

37. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предусматривал следующее:

"Статья 23

Пересмотр и внесение поправок

1) По просьбе не менее чем одной трети Государств - сторон 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".

В. Поправки

38. Поправок к статье 23 представлено не было.

С. Работа Второго комитета

i) Заседания

39. Второй комитет рассмотрел статью 23 на своем 1-м заседании 8 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

40. Текст статьи 23, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Статья 24

А. Текст ЮНСИТРАЛ

41. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предусматривал следующее:

"Статья 24

Пересмотр сумм ограничения

- 1) По просьбе по меньшей мере четвертой части Государств-сторон депозитарий созывает совещание Комитета в составе представителей Договаривающихся государств, по одному от каждого государства, для обсуждения вопроса об увеличении или сокращении сумм, упоминаемых в статье 6.
- 2) Если настоящая Конвенция вступит в силу спустя более пяти лет после того, как она была открыта для подписания, депозитарий созывает совещание Комитета в течение первого года после ее вступления в силу.
- 3) Совещание Комитета проводится во время и в месте проведения ближайшей сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.
- 4) При установлении того, следует ли изменять пределы ответственности, и если да, то на какую сумму, принимаются во внимание следующие критерии, определенные на международной основе, и любые другие критерии, которые признаны уместными:
 - a) сумма, на которую были изменены пределы ответственности в какой-либо из транспортных конвенций;
 - b) стоимость грузов, обрабатываемых оператором;
 - c) стоимость транспортных услуг;
 - d) размер страховых взносов, в том числе при страховании грузов, страховании ответственности операторов и страховании рабочих от несчастных случаев на производстве;
 - e) средний размер убытков, взысканных с операторов за утрату или повреждение груза или задержку в его передаче; и
 - f) стоимость электроэнергии, топлива и других производственных факторов.
- 5) Поправки одобряются Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании.
- 6) Никакая поправка к пределам ответственности в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее чем через пять лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания.
- 7) Любую поправку, одобренную в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи, депозитарий доводит до сведения всех Договаривающихся государств. Поправка считается принятой в конце 18-месячного срока после уведомления, если в пределах этого срока не менее одной трети государств, которые были Государствами-сторонами во время одобрения поправки Комитетом, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают эту поправку. Поправка, считающаяся принятой в соответствии с настоящим пунктом, вступает в силу для всех Государств-сторон через 18 месяцев после ее принятия.

8) Государство-сторона, не принявшее поправку, тем не менее связано ею, если оно не денонсировало настоящую Конвенцию по меньшей мере за один месяц до вступления поправки в силу. Такая денонсация приобретает силу при вступлении в силу поправки.

9) Если поправка принята в соответствии с пунктом 5, а 18-месячный срок для ее принятия еще не истек, то государство, которое становится Государством - стороной настоящей Конвенции в течение упомянутого срока, связано поправкой в случае ее вступления в силу. Государство, которое становится Государством - стороной настоящей Конвенции после упомянутого срока, связано любой поправкой, которая была принята в соответствии с пунктом 7.

10) Применимым пределом ответственности является предел, который, в соответствии с предшествующими пунктами, действует в день, когда имели место обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку".

В. Поправки

42. Поправок к статье 24 представлено не было.

С. Работа Второго комитета

i) Заседания

43. Второй комитет рассмотрел статью 24 на своем 1-м заседании 8 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

Пункт 1

44. Текст пункта 1, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Пункт 2

45. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии внесло устное предложение об исключении пункта 2. Это предложение было снято, и текст пункта 2, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Пункты 3-6

46. Тексты пунктов 3-6, представленные ЮНСИТРАЛ, были приняты и переданы Редакционному комитету.

Пункт 7

47. Исламская Республика Иран внесла предложение о добавлении в конце пункта 7 предложения, предусматривающего, что Генеральный секретарь или депозитарий будет уведомлять Договаривающиеся государства о вступлении в силу поправки в соответствии со статьей 24. Это предложение было снято, и текст пункта 7, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Пункты 8-10

48. Тексты пунктов 8-10, представленные ЮНСИТРАЛ, были приняты и переданы Редакционному комитету.

Статья 25

А. Текст ЮНСИТРАЛ

49. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предусматривал следующее:

"Статья 25

Денонсация

1) Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Государством-стороной 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".

В. Поправки

50. Поправок к статье 25 представлено не было.

С. Работа Второго комитета

i) Заседания

51. Второй комитет рассмотрел статью 25 на своем 1-м заседании 8 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

52. Текст статьи 25, представленный ЮНСИТРАЛ, был принят и передан Редакционному комитету.

Заключительные, формальные положения Конвенции

А. Текст ЮНСИТРАЛ

53. Текст Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предусматривал следующее:

"СОВЕРШЕНО в тысяча девятьсот .. 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 уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию".

В. Поправки

54. Поправок в отношении заключительных, формальных положений Конвенции представлено не было.

С. Работа Второго комитета

i) Заседания

55. Второй комитет рассмотрел заключительные, формальные положения Конвенции на своем 2-м заседании 10 апреля 1991 года.

ii) Рассмотрение

56. Комитет постановил указать дату и место принятия Конвенции.

Документ A/CONF.152/10/Add.1

[Подлинный текст на английском языке]
[15 апреля 1991 года]

III. РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОГО КОМИТЕТА КОМИТЕТУ

57. На своем четвертом заседании, состоявшемся 15 апреля 1991 года, Второй комитет получил доклад Редакционного комитета Второму комитету, содержащий тексты статей 17-25 в том виде, как они были утверждены Редакционным комитетом (A/CONF.152/C.2/L.9). Второй комитет передал эти статьи для рассмотрения на пленарном заседании.

С. ПРОЕКТ СТАТЕЙ 1-16 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ
ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ, ПРИНЯТЫЙ
ПЕРВЫМ КОМИТЕТОМ

Документ A/CONF.152/11

[Подлинный текст на английском языке]
[15 апреля 1991 года]

Статья 1

Определения

В настоящей Конвенции:

- а) "Оператор транспортного терминала" (ниже именуемый "оператором") означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять в свое ведение груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг в отношении этого груза в районе, который оно контролирует, либо который оно имеет право посещать или использовать. Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно несет ответственность за груз в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку;
- б) В тех случаях, когда товары объединены в контейнере, на паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они не были предоставлены оператором;
- с) "Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой место отправления и место назначения идентифицируются как находящиеся в двух различных государствах на момент, когда оператор принимает груз в свое ведение;
- д) "Транспортные услуги" включают такие услуги, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штипка, размещение, укладка и увязка;
- е) "Уведомление" означает уведомление, сделанное в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации;
- ф) "Запрос" означает запрос, сделанный в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации.

Статья 2

Сфера применения

- 1) Настоящая Конвенция применяется к транспортным услугам, предоставляемым в отношении груза, который является объектом международной перевозки:
- а) когда транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в Государстве-стороне, или
- б) когда транспортные услуги предоставляются в Государстве-стороне, или
- с) когда в соответствии с нормами частного международного права транспортные услуги регулируются законом Государства-стороны.
- 2) Если оператор имеет более одного коммерческого предприятия, его коммерческим предприятием считается то, которое имеет наиболее тесную связь с транспортными услугами в целом.
- 3) Если оператор не имеет коммерческого предприятия, принимается во внимание его постоянное местожительство.

Статья 3

Период ответственности

Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его.

Статья 4

Выдача документа

1) Оператор может, и по просьбе заказчика должен, в разумный срок, по своему выбору, либо:

а) удостоверить получение им груза путем подписания и датирования представленного заказчиком документа, идентифицирующего груз, либо

б) выдать подписанный документ, идентифицирующий груз, удостоверяющий факт и дату получения им груза и указывающий его состояние и количество груза в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.

2) Если оператор не совершает действий в соответствии с подпунктом (а) или (б) пункта 1, то считается, что он получил груз во внешнем хорошем состоянии, если он не докажет иного. Подобная презумпция не применима, когда услуги, предоставляемые оператором, ограничиваются прямым перемещением груза между транспортными средствами.

3) Документ, указанный в пункте 1, может выдаваться в любой форме, при которой сохраняется содержащаяся в нем информация. В тех случаях, когда заказчик и оператор договорились использовать электронные средства связи, документ, указанный в пункте 1, может заменяться эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными.

4) Подпись, указанная в пункте 1, означает собственноручную подпись либо ее факсимиле или иное эквивалентное удостоверение аутентичности с помощью других средств.

Статья 5

Основания ответственности

1) Оператор несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в передаче груза, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в пределах периода ответственности оператора за груз, как это определено в статье 3, если только оператор не докажет, что он, его служащие или агенты либо другие лица, услуги которых он использует для предоставления транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2) В тех случаях, когда непринятие оператором, его служащими или агентами либо другими лицами, услуги которых оператор использует для предоставления транспортных услуг, мер, указанных в пункте 1, сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки, оператор несет ответственность лишь в той степени, в какой ущерб, являющийся результатом такой утраты, повреждения или задержки, обусловлен непринятием этих мер, при условии, что оператор докажет размер ущерба, который не обусловлен непринятием этих мер.

3) Задержка в передаче груза имеет место, если оператором груз не передается или не предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах разумного срока после получения запроса на груз от такого лица.

4) Если оператором груз не передается или не предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в течение 30 календарных дней после даты, прямо определенной соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в течение 30 календарных дней после получения запроса на груз от такого лица, лицо, уполномоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным.

Статья 6

Пределы ответственности

1) а) Ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей 8,33 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

b) Однако, если груз передается оператору сразу же после перевозки морем или по внутренним водным путям или если груз передается или должен передаваться им для такой перевозки, ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. Для целей настоящего пункта перевозка морем или по внутренним водным путям включает вывоз и доставку грузов в границах порта.

c) Когда утрата или повреждение части груза влияет на стоимость другой части груза, то при определении предела ответственности должен приниматься во внимание общий вес утраченного или поврежденного груза и груза, на стоимость которого оказано влияние.

2) Ответственность оператора за задержку в передаче груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной вознаграждению, подлежащему уплате оператору за его услуги в отношении задержанного груза, но не превышающей размер такого вознаграждения в отношении партии, частью которой является данный груз.

3) Ни в коем случае совокупная ответственность оператора на основании обоих пунктов 1 и 2 не должна превышать ограничения, которое было бы установлено согласно пункту 1 за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

4) Оператор может согласиться с пределами ответственности, превышающими те, которые предусмотрены в пунктах 1, 2 и 3.

Статья 7

Применение в отношении внедоговорных требований

1) Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к оператору по поводу утраты или повреждения груза, равно как и по поводу задержки в передаче груза, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

2) Если такой иск предъявлен к служащему или агенту оператора либо другому лицу, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, такой служащий, агент или лицо, доказав, что его действия находились в пределах его служебных обязанностей или функций, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться сам оператор.

3) За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с оператора и любого служащего, агента или лица, упомянутых в предыдущем пункте, не должны превышать в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8

Утрата права на ограничение ответственности

1) Оператор не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения самого оператора, его служащих или агентов, 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 оператора либо другое лицо, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения такого служащего, агента или лица, 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

Специальные правила об опасном грузе

Если опасный груз передается оператору без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любым законом или предписанием, касающимся опасных грузов и применимыми в стране, где передается груз, и если в момент принятия им груза в свое ведение оператор иным образом не осведомлен об опасном характере груза, он имеет право:

а) принять все меры предосторожности, которые могут потребовать обстоятельства, в том числе, если груз представит непосредственную опасность для любого лица или имущества, уничтожить груз, обезвредить его или распорядиться им с помощью иных правомерных средств без уплаты компенсации за повреждение или уничтожение груза в результате таких мер предосторожности, и

б) получить возмещение за все расходы, понесенные им в связи с принятием мер, указанных в подпункте (а), от лица, не выполнившего любое обязательство на основании такого применимого закона или предписания проинформировать его об опасном характере груза.

Статья 10

Обеспечительные права в отношении грузов

1) Оператор имеет право удерживать груз в связи с издержками и требованиями, возникшими в связи с транспортными услугами, предоставленными им в отношении груза как в пределах периода его ответственности за груз, так и впоследствии. Однако ничто в настоящей Конвенции не влияет на действительность в соответствии с применимым законом любых договорных условий, расширяющих обеспечительное право оператора в отношении груза.

2) Оператор не имеет права удерживать груз, если предоставлена достаточная гарантия относительно суммы требования или если эквивалентная сумма депонирована у взаимно одобренной третьей стороны или в официальном учреждении государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие.

3) Для получения суммы, необходимой для удовлетворения своего требования, оператор имеет право, в пределах, допускаемых законом государства, где находится груз, продать, полностью или частично, груз, в отношении которого он использовал право удержания, предусмотренное в настоящей статье. Это право продажи не применяется к контейнерам, паллетам или подобным приспособлениям для транспортировки или упаковки, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или грузоотправителем, и на которых четко обозначено наименование владельца, кроме случаев, когда требования оператора касаются стоимости ремонта или усовершенствования контейнеров, паллетов или подобных приспособлений для транспортировки или упаковки.

4) Прежде чем использовать любое право продажи груза, оператор должен предпринять разумные усилия, с тем чтобы уведомить владельца груза, лицо, от которого оператор получил его, и лицо, уполномоченное принять груз от оператора, о намеченной продаже. Оператор обязан должным образом отчитаться относительно остатка поступлений от продажи сверх сумм, причитающихся оператору, и разумных расходов, связанных с продажей. Право продажи должно осуществляться во всех других отношениях в соответствии с законом государства, где находится груз.

Статья 11

Уведомление об утрате, повреждении или задержке

1) Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано оператору не позднее третьего рабочего дня, следующего за днем, когда оператор передал груз лицу, уполномоченному принять его, такая передача является доказательством prima facie передачи оператором груза в соответствии с описанием в документе, выданном оператором согласно пункту 1(b) статьи 4, или, если такой документ не был выдан, в хорошем состоянии.

2) Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 применяются соответственно, если уведомление не сделано оператору в течение 15 календарных дней после дня, когда груз достиг конечного получателя, но ни в коем случае не позднее 60 календарных дней после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.

3) Если оператор участвовал в осмотре или проверке груза при его передаче лицу, уполномоченному принять груз, нет необходимости в уведомлении оператора об утрате или повреждении, которые были установлены во время этого осмотра или проверки.

4) В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения груза оператор, перевозчик и лицо, уполномоченное принять груз, должны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.

5) Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в передаче груза, если уведомление не было сделано оператору в течение 21 календарного дня после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.

Статья 12

Исковая давность

- 1) Любой иск на основании настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.
- 2) Срок исковой давности начинается:
 - а) в день, когда оператором груз или часть его передается либо предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, или
 - б) в случае полной утраты груза, в день, когда лицо, уполномоченное заявить требование, получает от оператора уведомление о том, что груз утрачен, или в день, когда это лицо может считать груз утраченным в соответствии с пунктом 4 статьи 5, в зависимости от того, что наступает раньше.
- 3) День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.
- 4) Оператор может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок уведомления заявителю требования. Этот срок может быть продлен путем другого уведомления или уведомлений.
- 5) Регрессный иск перевозчика или другого лица против оператора может быть предъявлен даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение 90 дней после того, как перевозчик или другое лицо признается ответственным по иску против него самого или оплачивает требование, на котором основывался такой иск, и если в разумный срок после заявления против перевозчика или другого лица требования, которое может привести к регрессному иску против оператора, уведомление о заявлении такого требования было сделано оператору.

Статья 13

Договорные условия

- 1) За исключением случаев, когда в настоящей Конвенции предусмотрено иное, любое условие в договоре, заключенном оператором, или в любом документе, подписанном или выданном оператором на основании статьи 4, 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.
- 2) Несмотря на положения предыдущего пункта, оператор может согласиться увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

Статья 14

Толкование Конвенции

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении.

Статья 15

Международные транспортные конвенции

Настоящая Конвенция не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут возникать на основании какой-либо международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов и связывающей государство, являющееся стороной настоящей Конвенции, или на основании какого-либо закона такого государства, который приводит в действие конвенцию, касающуюся международной перевозки грузов.

Статья 16

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, выражаются в национальной валюте государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату

судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое не является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется способом, установленным этим государством.

2) Исчисление, упомянутое в последней фразе предыдущего пункта, осуществляется 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 во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении и каждый раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления.

Н. ПРОЕКТ СТАТЕЙ 17-25 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ
ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ, ПОДГОТОВЛЕННЫЙ
РЕДАКЦИОННЫМ КОМИТЕТОМ И УТВЕРЖДЕННЫЙ ВТОРЫМ КОМИТЕТОМ

Документ A/CONF.152/12

[Подлинный текст на английском языке]
[15 апреля 1991 года]

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 17

Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 18

Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

- 1) Настоящая Конвенция открыта для подписания на заключительном заседании Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле; она будет оставаться открытой для подписания всеми государствами в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 30 апреля 1992 года.
- 2) Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.
- 3) Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с даты открытия ее для подписания.
- 4) Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 19

Применение в отношении территориальных единиц

- 1) Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых 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 в любое время представить другое заявление вместо ранее сделанного.

- 2) В этих заявлениях должны ясно указываться территориальные единицы, на которые распространяется Конвенция.
- 3) Если в силу заявления, сделанного в соответствии с данной статьей, настоящая Конвенция распространяется на одну или несколько территориальных единиц, а не на все территориальные единицы Государства-стороны, настоящая Конвенция должна применяться лишь в том случае, если
 - а) транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция, или
 - б) транспортные услуги предоставляются в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция, или
 - в) в соответствии с нормами международного частного права, транспортные услуги регулируются законом, действующим в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция.
- 4) Если государство не делает заявления в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, Конвенция распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 20

Вступление заявления в силу

- 1) Заявления в соответствии со статьей 19, сделанные во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.
- 2) Заявления и подтверждения заявлений делаются в письменной форме и официально сообщаются депозитарию.
- 3) Заявление вступает в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства. Однако заявление, о котором депозитарий получает официальное уведомление после такого вступления в силу, вступает в силу с первого дня месяца по истечении шести месяцев после даты его получения депозитарием.
- 4) Любое государство, которое делает заявление в соответствии со статьей 19, может отказаться от него в любое время посредством официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такой отказ вступает в силу с первого дня месяца по истечении шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием.

Статья 21

Оговорки

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 22

Вступление в силу

- 1) Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.
- 2) Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.
- 3) Каждое Государство-сторона должно применять положения настоящей Конвенции к транспортным услугам в отношении груза, принятого в свое ведение оператором в дату или после даты вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 23

Пересмотр и внесение поправок

- 1) По просьбе не менее чем одной трети Государств-сторон настоящей Конвенции депозитарий должен созвать 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 24

Пересмотр сумм ограничения

- 1) По просьбе по меньшей мере четвертой части Государств-сторон депозитарий должен созвать совещание Комитета в составе представителей Договаривающихся государств, по одному от каждого государства, для обсуждения вопроса об увеличении или сокращении сумм, упоминаемых в статье 6.
- 2) Если настоящая Конвенция вступит в силу спустя более пяти лет после того, как она была открыта для подписания, депозитарий должен созвать совещание Комитета в течение первого года после ее вступления в силу.
- 3) Совещание Комитета должно проводиться во время и в месте проведения ближайшей сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.
- 4) При установлении того, следует ли изменять пределы и, если да, то на какую сумму, должны приниматься во внимание следующие критерии, определенные на международной основе, и любые другие критерии, которые признаны уместными:
 - a) сумма, на которую были изменены пределы ответственности в какой-либо из транспортных конвенций;
 - b) стоимость грузов, обрабатываемых оператором;
 - c) стоимость транспортных услуг;
 - d) размер страховых взносов, в том числе при страховании грузов, страховании ответственности операторов и страховании рабочих от несчастных случаев на производстве;
 - e) средний размер убытков, взысканных с операторов за утрату или повреждение груза или задержку в его передаче; и
 - f) стоимость электроэнергии, топлива и других производственных факторов.
- 5) Поправки должны утверждаться Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании.
- 6) Никакая поправка к пределам ответственности в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее чем через пять лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания.
- 7) Любую поправку, утвержденную в соответствии с пунктом 5, депозитарий должен довести до сведения всех Договаривающихся государств. Поправка считается принятой в конце 18-месячного срока после уведомления, если в пределах этого срока не менее чем одна треть государств, которые были Государствами-сторонами во время утверждения поправки Комитетом, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают эту поправку. Поправка, считающаяся принятой в соответствии с настоящим пунктом, вступает в силу для всех Государств-сторон через 18 месяцев после ее принятия.
- 8) Государство-сторона, не принявшее поправку, тем не менее связано ею, если такое государство не денонсировало настоящую Конвенцию по меньшей мере за один месяц до вступления поправки в силу. Такая денонсация приобретает силу при вступлении в силу поправки.

9) Если поправка принята в соответствии с пунктом 5, а 18-месячный срок для ее принятия еще не истек, то государство, которое становится Государством - стороной настоящей Конвенции в течение упомянутого срока, связано поправкой в случае ее вступления в силу. Государство, которое становится Государством - стороной после упомянутого срока, связано любой поправкой, которая была принята в соответствии с пунктом 7.

10) Применимым пределом ответственности является предел, который, в соответствии с предшествующими пунктами, действует в день, когда имели место обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку.

Статья 25

Денонсация

1) Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Государством-стороной путем направления депозитарию письменного уведомления.

2) С учетом пункта 8 статьи 24 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 Вене ... апреля тысяча девятьсот девяносто первого 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 уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

I. ПРОЕКТ СТАТЕЙ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ, ПОДГОТОВЛЕННЫЙ ИЛИ УТВЕРЖДЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫМ КОМИТЕТОМ

1. Изменения в статьях 1, 3, 4, 5 и 6, принятые Первым комитетом до 8 апреля 1991 года

Документ A/CONF.152/DC/L.2

[Подлинный текст на английском языке]
[9 апреля 1991 года]

1. Второе предложение статьи 1(a) сформулировано следующим образом:

"Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно является перевозчиком".

2. В статье 4(3) исключены слова "в подпункте (b)".

3. В статью 4(3) было добавлено следующее второе предложение, сформулированное на основе ИНКОТЕРМС 1990:

"В том случае, когда заказчик и оператор пришли к соглашению об использовании электронных средств связи, документ, указанный в пункте 1, может заменяться эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными".

4. Текст статьи 4(4) был заменен следующим текстом статьи 5(k) Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях:

"Подпись означает собственноручную подпись, либо ее факсимиле или иное эквивалентное удостоверение аутентичности с помощью других средств".

5. Предложения Испании, содержащиеся в документе A/CONF.152/C.1/L.20, были переданы Редакционной группе.

6. Новая статья 6(1)(c) была утверждена в соответствии с текстом, содержащимся в документе A/CONF.152/C.1/L.27.

2. Статьи 1, 3, 4 и 5

Документ A/CONF.152/DC/L.3

[Подлинный текст на английском языке]
[10 апреля 1991 года]

Статья 1

Определения

В настоящей Конвенции:

- a) "Оператор транспортного терминала" (ниже именуемый "оператором") означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять в свое ведение груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг в отношении груза в районе, находящемся под его контролем, или в районе, в который оно имеет право доступа или в котором оно может действовать. Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно является перевозчиком;
- b) в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, на паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они не были предоставлены оператором;
- c) "Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой в момент принятия груза в свое ведение оператор определяет, что место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах;
- d) "Транспортные услуги" включают такие услуги, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка и увязка;
- e) "Уведомление" означает уведомление, сделанное в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации;
- f) "Запрос" означает запрос, сделанный в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации.

Статья 3

Период ответственности

Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его.

Статья 4

Выдача документа

- 1) Оператор может, и по просьбе заказчика должен, в разумный срок, по своему выбору либо:
- a) удостоверить получение им груза, подписав и датировав представленный заказчиком документ, характеризующий груз, либо
- b) выдать подписанный документ, характеризующий груз, удостоверяющий получение им груза и дату его получения и указывающий его состояние и количество в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.
- 2) Если оператор не выполняет действий, предусмотренных в подпункте (a) или подпункте (b) пункта 1, то считается, что он получил груз во внешнем хорошем состоянии, хотя это и может быть опровергнуто. Подобная презумпция не применима, когда услуги, предоставляемые оператором, ограничиваются прямым перемещением груза между транспортными средствами.
- 3) Документ, указанный в пункте 1, может выдаваться в любой форме, при которой сохраняется содержащаяся в нем информация. В том случае, когда заказчик и оператор пришли к соглашению об использовании электронных средств связи, документ, указанный в пункте 1, может заменяться эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными.
- 4) Подпись, указанная в пункте 1, означает собственноручную подпись либо ее факсимиле или иное эквивалентное удостоверение аутентичности с помощью других средств.

Статья 5

Основания для ответственности

- 1) Оператор несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в передаче груза, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в период существования ответственности оператора за груз, как это определено в статье 3, если только оператор не докажет, что он, его служащие или агенты, или другие лица, услуги которых оператор использует для предоставления транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.
- 2) В тех случаях, когда непринятие оператором, его служащими или агентами или другими лицами, услуги которых оператор использует для предоставления транспортных услуг, мер, указанных в пункте 1, сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки, оператор несет ответственность лишь в той степени, в какой ущерб, причиненный в результате такой утраты, повреждения или задержки, вызван непринятием этих мер, при условии, что оператор докажет размер ущерба, который не обусловлен непринятием этих мер.
- 3) Задержка в передаче груза имеет место, если оператор не передал или не предоставил его в распоряжение лицу, уполномоченному принять груз, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах разумного срока после получения запроса на груз от такого лица.
- 4) Если оператор не передал груз или не предоставил его в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в пределах периода в 30 календарных дней после даты, прямо определенной соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах периода в 30 календарных дней после получения запроса на груз от такого лица, лицо, уполномоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать его утраченным.

3. Изменения в статьях 18, 19, 21, 23 и 25, принятые Вторым комитетом

Документ A/CONF.152/DC/L.4

[Подлинный текст на английском языке]
[10 апреля 1991 года]

1. В статье 18(a) следует указать дату заключительного заседания Конференции и что Конвенция будет оставаться открытой для подписания до 30 апреля 1992 года.
2. Статья 19(3) гласит следующее:

"3) Если в силу заявления, сделанного на основании настоящей статьи, настоящая Конвенция распространяется на одну или более, но не на все территориальные единицы Государства-стороны, настоящая Конвенция подлежит применению лишь, если

 - a) транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в территориальной единице, на которую распространяется настоящая Конвенция, или
 - b) транспортные услуги предоставляются в такой территориальной единице или
 - c) в соответствии с нормами международного частного права транспортные услуги регулируются законодательством, действующим в территориальной единице, на которую распространяется настоящая Конвенция".
3. Второй комитет просил Редакционный комитет согласовать статью 19(3) со статьей 2, принятой Первым комитетом.
4. В пунктах 1 и 4 статьи 21 слова "на основании настоящей Конвенции" заменить словами "на основании статьи 19".
5. Во Втором комитете было предложено рассмотреть вопрос об изменении порядка очередности статей 20 и 21, с тем чтобы положение о силе заявления следовало сразу же после статьи 19.
6. В статью 23(1) было предложено внести перекрестную ссылку на статью 24(6), поскольку статья 24(6) запрещает поправки к суммам пределов в течение пятилетнего периода после открытия Конвенции для подписания, и это ограничение не распространяется на поправки в целом.

7. В статью 25(2) было предложено включить перекрестную ссылку на статью 24(8), поскольку в статье 24(8), как представляется, предусматривается исключение из нормы, закрепленной в статье 25(2) в отношении даты приобретения денонацией силы.

8. Заключительные, формальные положения Конвенции должны содержать указания на место (Вена) и дату принятия Конвенции.

4. Статьи 4, 6-9, 17, 18, 21-25

Документа A/CONF.152/DC/L.5*

[Подлинный текст на английском языке]
[10 апреля 1991 года]

Статья 4

Выдача документа

- 1) Оператор может, и по просьбе заказчика должен, в разумный срок, по своему выбору либо:
 - a) удостоверить получение им груза, подписав и датировав представленный заказчиком документ, характеризующий груз, либо
 - b) выдать подписанный документ, характеризующий груз, удостоверяющий получение им груза и дату его получения и указывающий его состояние и количество в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.
- 2) Если оператор не выполняет действий, предусмотренных в подпункте (a) или подпункте (b) пункта 1, то считается, что он получил груз во внешнем хорошем состоянии, если он не докажет иного. Подобная презумпция не применима, когда услуги, предоставляемые оператором, ограничиваются прямым перемещением груза между транспортными средствами.
- 3) Документ, указанный в пункте 1, может выдаваться в любой форме, при которой сохраняется содержащаяся в нем информация. В том случае, когда заказчик и оператор пришли к соглашению об использовании электронных средств связи, документ, указанный в пункте 1, может заменяться эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными.
- 4) Подпись, указанная в пункте 1, означает собственноручную подпись либо ее факсимиле или иное эквивалентное удостоверение аутентичности с помощью других средств.

Статья 6

Пределы ответственности

- 1) a) Ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей 8,33 расчетной единицы за один килограмм веса-брутто утраченного или поврежденного груза.
 - b) Однако, если груз передается оператору сразу же после перевозки морем или по внутренним водным путям или если груз передается или должен им передаваться для такой перевозки, ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса-брутто утраченного или поврежденного груза. Для целей настоящего пункта перевозка морем или по внутренним водным путям включает сбор и доставку грузов в порту.
 - c) Когда утрата или повреждение части груза влияет на стоимость другой части груза, то при определении предела ответственности принимается во внимание общий вес утраченного или поврежденного груза и груза, на стоимость которого оказано влияние.
- 2) Ответственность оператора за задержку в передаче груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной вознаграждению, подлежащему уплате оператору за его услуги в отношении задержанного груза, но не превышающей общую сумму такого вознаграждения в отношении партии, частью которой является данный груз.

*Включает документ A/CONF.152/DC/L.6/Corr.1 от 11 апреля 1991 года (только на английском языке).

- 3) Ни в коем случае совокупная ответственность оператора на основании обоих пунктов 1 и 2 не превышает ограничение, которое было бы установлено согласно пункту 1 за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.
- 4) Оператор может согласиться с пределами ответственности, превышающими пределы ответственности, предусмотренные в пунктах 1, 2 и 3.

Статья 7

Применение в отношении внедоговорных требований

- 1) Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к оператору по поводу утраты или повреждения груза, равно как и по поводу задержки в передаче груза, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.
- 2) Если такой иск предъявлен к служащему или агенту оператора или другому лицу, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, такой служащий, агент или лицо, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей или функций, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе сослаться сам оператор.
- 3) За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с оператора и любого служащего, агента или лица, упомянутых в предыдущем пункте, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8

Утрата права на ограничение ответственности

- 1) Оператор не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения самого оператора, его служащих или агентов, 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 оператора или другое лицо, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения такого служащего, агента или лица, 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

Специальные правила об опасном грузе

Если опасный груз передается оператору без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любым законом или любой нормой, касающейся опасных грузов и применимой в стране, где передается груз, и если в момент принятия им груза в свое ведение оператору иным образом не становится известно об опасном характере груза, он имеет право:

- а) принять все меры предосторожности, которые могут потребовать обстоятельства, в том числе, когда груз представляет собой непосредственную опасность для любого лица или имущества, уничтожить груз, обезвредить его или ликвидировать его с помощью каких-либо других правомерных средств без уплаты компенсации за причиненный грузу ущерб или за уничтожение груза в результате таких мер предосторожностей, и
- б) получить возмещение за все расходы, понесенные им в связи с принятием мер, указанных в подпункте (а), от лица, не выполнившего любое существующее согласно такому применимому закону или норме обязательство информировать его об опасном характере груза.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 17

Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 18

Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

- 1) Настоящая Конвенция открыта для подписания на заключительном заседании Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле; она будет оставаться открытой для подписания всеми государствами в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 30 апреля 1992 года.
- 2) Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.
- 3) Настоящая Конвенция открыта для присоединения для всех не подписавших ее государств с даты открытия ее для подписания.
- 4) Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 21

Вступление заявления в силу

- 1) Заявления в соответствии со статьей 19, сделанные во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.
- 2) Заявления и подтверждения заявлений делаются в письменной форме и официально сообщаются депозитарию.
- 3) Заявление вступает в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства. Однако заявление, о котором депозитарий получает официальное уведомление после такого вступления в силу, вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением шести месяцев после даты его получения депозитарием.
- 4) Любое государство, которое делает заявление в соответствии со статьей 19, может отказаться от него в любое время посредством официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такой отказ вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием.

Статья 22

Вступление в силу

- 1) Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением одного года после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.
- 2) Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением одного года после даты сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.
- 3) Каждое Государство-сторона применяет положения настоящей Конвенции к транспортным услугам в отношении груза, принятого в свое ведение оператором в дату или после даты вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 23

Пересмотр и внесение поправок

- 1) По просьбе не менее чем одной трети Государств – сторон 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 24

Пересмотр сумм ограничения

- 1) По просьбе по меньшей мере четвертой части Государств–сторон депозитарий созывает совещание Комитета в составе представителей Договаривающихся государств, по одному от каждого государства, для обсуждения вопроса об увеличении или сокращении сумм, упоминаемых в статье 6.
- 2) Если настоящая Конвенция вступит в силу спустя более пяти лет после того, как она была открыта для подписания, депозитарий созывает совещание Комитета в течение первого года после ее вступления в силу.
- 3) Совещание Комитета проводится во время и в месте проведения ближайшей сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.
- 4) При установлении того, следует ли изменять пределы ответственности, и если да, то на какую сумму, принимаются во внимание следующие критерии, определенные на международной основе, и любые другие критерии, которые признаны уместными:
 - a) сумма, на которую были изменены пределы ответственности в какой-либо из транспортных конвенций;
 - b) стоимость грузов, обрабатываемых оператором;
 - c) стоимость транспортных услуг;
 - d) размер страховых взносов, в том числе при страховании грузов, страховании ответственности операторов и страховании рабочих от несчастных случаев на производстве;
 - e) средний размер убытков, взысканных с операторов за утрату или повреждение груза или задержку в его передаче; и
 - f) стоимость электроэнергии, топлива и других производственных факторов.
- 5) Поправки утверждаются Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании.
- 6) Никакая поправка к пределам ответственности в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее чем через пять лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания.
- 7) Любую поправку, утвержденную в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи, депозитарий доводит до сведения всех Договаривающихся государств. Поправка считается принятой в конце 18-месячного срока после уведомления, если в пределах этого срока не менее одной трети государств, которые были Государствами–сторонами во время утверждения поправки Комитетом, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают эту поправку. Поправка, считающаяся принятой в соответствии с настоящим пунктом, вступает в силу для всех Государств–сторон через 18 месяцев после ее принятия.
- 8) Государство–сторона, не принявшее поправку, тем не менее связано ею, если оно не денонсировало настоящую Конвенцию по меньшей мере за один месяц до вступления поправки в силу. Такая денонсация приобретает силу при вступлении в силу поправки.
- 9) Если поправка принята в соответствии с пунктом 5, а 18-месячный срок для ее принятия еще не истек, то государство, которое становится Государством – стороной настоящей Конвенции в

течение упомянутого срока, связано поправкой в случае ее вступления в силу. Государство, которое становится Государством - стороной настоящей Конвенции после упомянутого срока, связано любой поправкой, которая была принята в соответствии с пунктом 7.

10) Применимым пределом ответственности является предел, который в соответствии с предшествующими пунктами, действует в день, когда имели место обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку.

Статья 25

Денонсация

- 1) Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Государством-стороной путем направления депозитарию письменного уведомления.
- 2) С учетом пункта 8 статьи 4 денонсация приобретает силу в первый день месяца, следующего за истечением 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 Вене ... апреля тысяча девятьсот девяносто первого 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 уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

5. Изменения в статьях 19 и 21, принятые Вторым Комитетом

Документ A/CONF.152/DC/L.6

[Подлинный текст на английском языке]
[12 апреля 1991 года]

В ходе утверждения доклада Второго комитета было высказано предположение о том, что поправка к статье 21(1), заключающаяся в конкретной ссылке на заявления, сделанные на основании статьи 19, привела к дублированию статей 19(2) и 21(2) в том, что касается формальных требований к заявлениям, сделанным на основании статьи 19. Соответственно были предложены следующие редакционные изменения к статьям 19 и 21:

- i) в статье 19(2) после слова "доводятся" добавить слова "в письменной форме";
- ii) в статье 21(2) исключить слова "Заявления и" и перенести оставшуюся часть пункта 2 в пункт 1 в качестве второго предложения пункта 1.

J. ПРЕДЛОЖЕНИЯ И ПОПРАВКИ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ ПЛЕНАРНОМУ ЗАСЕДАНИЮ

Китай

Документ A/CONF.152/L.2

[Подлинный текст на китайской языке]
[12 апреля 1991 года]

Название Конвенции

Название проекта конвенции следует читать: "Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международных перевозках грузов".

Китай

Документ A/CONF.152/L.3

[Подлинный текст на китайской языке]
[12 апреля 1991 года]

Статья 9

1. Предлагается добавить к статье 9 следующий новый подпункт (с), сформулированный на основе пункта 4 статьи 13 Гамбургских правил:

"с) если – в случаях, когда положения подпункта (а) настоящей статьи неприменимы или на них нельзя сослаться, – опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть удален, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации".

2. Если добавить вышеприведенный подпункт невозможно, то предлагается изменить подпункт (а) следующим образом:

- i) после слов "принять все меры предосторожности" вставить слова "и чрезвычайные меры";
- ii) после слов "представляет собой непосредственную опасность" вставить слова "или становится фактически опасным";
- iii) заменить слова "в результате таких мер предосторожности" словами "в результате таких мер".

Нидерланды и Соединенное Королевство Великобритании и
Северной Ирландии

Документ A/CONF.152/L.4

[Подлинный текст на английском языке]
[15 апреля 1991 года]

Статья 22(1)

В пункте 1 предлагается заменить слово "пятой" словом "десятой".

Австралия, Германия, Италия и Япония

Документ A/CONF.152/L.5

[Подлинный текст на английском языке]
[15 апреля 1991 года]

Статья 1(а)

Второе предложение подпункта (а) статьи 1 следует сформулировать следующим образом:

"Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно является перевозчиком в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку".

Испания, Китай, Мексика, Соединенные Штаты Америки,
Союз Советских Социалистических Республик

Документ A/CONF.152/L.6

[Подлинный текст на английском языке]
[16 апреля 1991 года]

Преамбула

Договаривающиеся государства,

учитывая проблемы, создаваемые неопределенностью в отношении правового режима, применимого к грузам в процессе международной перевозки, когда такие грузы не находятся ни в ведении перевозчиков, ни в ведении владельцев грузов, а находятся в ведении операторов транспортных терминалов в международной торговле;

намереваясь облегчить движение грузов посредством принятия унифицированных норм, касающихся ответственности за утрату, повреждение или задержку таких грузов, когда они находятся в ведении операторов транспортных терминалов и не охвачены законами о перевозке, основанными на конвенциях, применимых к различным видам транспорта;

вновь подтверждая свою уверенность в том, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли, сокращая или устраняя правовые препятствия в международной торговле, особенно препятствия, влияющие на развивающиеся страны, в значительной степени содействовали бы всеобщему экономическому сотрудничеству между всеми государствами на основе равенства, справедливости и общих интересов, делу ликвидации дискриминации в международной торговле и, таким образом, благосостоянию всех народов,

согласились о нижеследующем:

Соединенные Штаты Америки

Документ A/CONF.152/L.7

[Подлинный текст на английском языке]
[16 апреля 1991 года]

Статья 21

Предлагается следующий текст статьи 21:

- 1) Государства могут решить не применять положения настоящей Конвенции к стивидорам, права и обязательства которых определяются применимыми нормами права, регулирующими перевозку.
- 2) Никакие другие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции".

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ ПО ВОПРОСУ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ
ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ И КОНВЕНЦИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

Документ A/CONF.152/13

1. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, рассмотрев главу II доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее двадцать второй сессии в 1989 году (A/44/17) и приложение I к этому докладу, в котором содержался проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, в своей резолюции 44/33 от 4 декабря 1989 года постановила созвать 2-19 апреля 1991 года в Вене международную конференцию полномочных представителей с целью рассмотреть проект конвенции, подготовленный Комиссией, и материализовать результаты ее работы в международной конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле.
2. Конференция Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле проходила в Вене, Австрия, со 2 по 19 апреля 1991 года.
3. В работе Конференции принимали участие следующие 48 государств: Австралия, Австрия, Аргентина, Белорусская Советская Социалистическая Республика, Бельгия, Болгария, Боливия, Бразилия, Вьетнам, Габон, Гвинея, Германия, Дания, Египет, Израиль, Индия, Индонезия, Ирак, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Йемен, Канада, Китай, Корейская Республика, Лесото, Ливийская Арабская Джамахирия, Марокко, Мексика, Нигерия, Нидерланды, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Таиланд, Турция, Украинская Советская Социалистическая Республика, Филиппины, Финляндия, Франция, Чили, Швейцария, Швеция, Югославия и Япония.
4. Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря пригласить представителей организаций, которые получили постоянно действующее приглашение от Генеральной Ассамблеи участвовать в качестве наблюдателей в сессиях и работе всех международных конференций, созываемых под ее эгидой в соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи 3237 (XXIX) от 22 ноября 1974 года и 31/152 от 20 декабря 1976 года; пригласить представителей национально-освободительных движений, признанных в своем регионе Организацией африканского единства, принять участие в Конференции в качестве наблюдателей в соответствии с резолюцией 3280 (XXIX) Генеральной Ассамблеи от 10 декабря 1974 года; и предложить специализированным учреждениям и Международному агентству по атомной энергии, а также заинтересованным органам Организации Объединенных Наций и другим заинтересованным международным организациям направить на Конференцию наблюдателей. Направить на Конференцию наблюдателей было предложено также заинтересованным неправительственным организациям. Эти приглашения приняли и направили на Конференцию наблюдателей следующие межправительственные и неправительственные организации:

Секретариат Организации Объединенных Наций

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию
Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде

Специализированные учреждения

Международная морская организация

Другие межправительственные организации

Центральная комиссия по судоходству по Рейну
Межправительственная организация по международному железнодорожному транспорту
Международный институт унификации частного права
Лига арабских государств

Освободительные движения

Панафриканский конгресс Азии

Неправительственные организации

Аргентино-уругвайский институт торгового права
Европейский совет грузоотправителей
Латиноамериканская и Карибская федерация национальных грузовых ассоциаций
Ассоциация арендодателей в международных контейнерных перевозках
Международная ассоциация воздушного транспорта
Международная ассоциация портов и гаваней
Международная палата судоходства
Международный морской комитет
Международный союз автомобильного транспорта
Международный союз морского страхования
Региональный центр по международному торговому арбитражу, Каир

5. Конференция избрала г-на Хосе Мариа Абаскаля (Мексика) Председателем.
6. Конференция избрала заместителями Председателя представителей следующих государств: Австралии, Аргентины, Белорусской Советской Социалистической Республики, Бельгии, Болгарии, Габона, Египта, Ирана (Исламской Республики), Испании, Италии, Китая, Марокко, Нигерии, Союза Советских Социалистических Республик, Таиланда, Филиппин, Швеции, Югославии и Японии.
7. Конференция учредила следующие комитеты:

Генеральный комитет

Председатель: Председатель Конференции
Члены: Председатель и заместители Председателя Конференции
Председатели Первого и Второго комитетов и
Председатель Редакционного комитета

Первый комитет

Председатель: г-н Жан-Поль Беродо (Франция)
Заместитель
Председателя: г-н Махмуд Солиман (Египет)
Докладчик: г-н Аббас Сафариан Нематабад (Исламская Республика Иран)

Второй комитет

Председатель: г-жа Елена Вилус (Югославия)
Заместитель
Председателя: г-н Кен Фуджисита (Япония)
Докладчик: г-жа Сильвия Штрольц (Австрия)

Редакционный комитет

Председатель: г-н П.К. Рао (Индия)
Члены: Гвинея, Германия, Египет, Испания, Китай, Марокко, Мексика, Нигерия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Украинская Советская Социалистическая Республика, Филиппины, Франция

Комитет по проверке полномочий

Председатель: г-н Росс Хорнби (Канада)
Члены: Аргентина, Гвинея, Иран (Исламская Республика), Канада, Китай, Лесото, Мексика, Соединенные Штаты Америки и Украинская Советская Социалистическая Республика

8. Генерального секретаря Организации Объединенных Наций представлял г-н Карл-Аугуст Флейшхауэр, заместитель Генерального секретаря по правовым вопросам, Юрисконсульт, Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций. Обязанности Исполнительного секретаря выполнял г-н Эрик Э. Бергстен, начальник Отделения по праву международной торговли Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций.

9. В соответствии с резолюцией 44/33 от 4 декабря 1989 года о созыве Конференции Генеральная Ассамблея передала Конференции в качестве основы для рассмотрения вопроса об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, содержащийся в приложении I к докладу Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее двадцать второй сессии (A/CONF.152/5).
10. Конференция поручила Первому комитету рассмотреть текст статей 1-16 и 20 проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. Конференция поручила Второму комитету рассмотреть статьи 17-19 и 21-25 проекта конвенции.
11. На основе обсуждений, ход которых отражен в кратких отчетах Конференции (A/CONF.152/SR.1-8), в кратких отчетах Первого комитета (A/CONF.152/C.1/SR.1-18) и его докладе (A/CONF.152/9), а также в кратких отчетах Второго комитета (A/CONF.152/C.2/SR.1-4) и его докладе (A/CONF.152/10 и Add.1), Конференция выработала Конвенцию Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле.
12. Эта Конвенция, текст которой прилагается к настоящему Заключительному акту, была принята Конференцией 17 апреля 1991 года и была открыта для подписания на заключительном заседании Конференции 19 апреля 1991 года. Она будет оставаться открытой для подписания в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 30 апреля 1992 года. С 19 апреля 1991 года она открыта также для присоединения.
13. Конвенция сдана на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

СОВЕРШЕНО в Вене, Австрия, девятнадцатого апреля тысяча девятьсот девяносто первого года в единственном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО представители подписали настоящий Заключительный акт.

Председатель

Исполнительный секретарь

Приложение

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

ПРЕАМБУЛА

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА,

ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЯ СВОЮ УБЕЖДЕННОСТЬ в том, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли, сокращая или устраняя правовые препятствия в международной торговле, особенно препятствия, влияющие на развивающиеся страны, в значительной степени содействовали бы всеобщему экономическому сотрудничеству между всеми государствами на основе равенства, справедливости и общих интересов, делу ликвидации дискриминации в международной торговле и, таким образом, благосостоянию всех народов,

УЧИТЫВАЯ проблемы, создаваемые неопределенностью в отношении правового режима, применимого к грузам в процессе международной перевозки, когда такие грузы не находятся ни в ведении перевозчиков, ни в ведении владельцев грузов, а находятся в ведении операторов транспортных терминалов в международной торговле;

НАМЕРЕВАЯСЬ облегчить движение грузов посредством принятия унифицированных норм, касающихся ответственности за утрату, повреждение или задержку в передаче таких грузов, когда они находятся в ведении операторов транспортных терминалов и не охвачены законами о перевозке, основанными на конвенциях, применимых к различным видам транспорта,

СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

Статья 1

Определения

В настоящей Конвенции:

- a) "Оператор транспортного терминала" (ниже именуемый "оператором") означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять в свое ведение груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг в отношении этого груза в районе, который оно контролирует либо который оно имеет право посещать или использовать. Однако лицо не будет считаться оператором в том случае, если оно является перевозчиком в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку;
- b) В тех случаях, когда товары объединены в контейнере, на паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они не предоставлены оператором;
- c) "Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой место отправления и место назначения идентифицируются как находящиеся в двух различных государствах на момент, когда оператор принимает груз в свое ведение;
- d) "Транспортные услуги" включают такие услуги, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка и увязка;
- e) "Уведомление" означает уведомление, сделанное в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации;
- f) "Запрос" означает запрос, сделанный в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации.

Статья 2

Сфера применения

- 1) Настоящая Конвенция применяется к транспортным услугам, предоставляемым в отношении груза, который является объектом международной перевозки:

- а) когда транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в Государстве-стороне, или
 - б) когда транспортные услуги предоставляются в Государстве-стороне, или
 - с) когда в соответствии с нормами частного международного права транспортные услуги регулируются законом Государства-стороны.
- 2) Если оператор имеет более одного коммерческого предприятия, его коммерческим предприятием считается то, которое имеет наиболее тесную связь с транспортными услугами в целом.
- 3) Если оператор не имеет коммерческого предприятия, принимается во внимание его постоянное местожительство.

Статья 3

Период ответственности

Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его.

Статья 4

Выдача документа

- 1) Оператор может, и по просьбе заказчика должен, в разумный срок, по своему выбору, либо:
- а) удостоверить получение им груза путем подписания и датирования представленного заказчиком документа, идентифицирующего груз, либо
 - б) выдать подписанный документ, идентифицирующий груз, удостоверяющий факт и дату получения им груза и указывающий состояние и количество груза в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.
- 2) Когда оператор не совершает действий, предусмотренных в подпункте (а) или в подпункте (б) пункта 1, то считается, что он получил груз во внешнем хорошем состоянии, если он не докажет иного. Подобная презумпция не применима, когда услуги, предоставляемые оператором, ограничиваются прямым перемещением груза между транспортными средствами.
- 3) Документ, указанный в пункте 1, может выдаваться в любой форме, при которой сохраняется содержащаяся в нем информация. В тех случаях, когда заказчик и оператор договорились использовать электронные средства связи, документ, указанный в пункте 1, может заменяться эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными.
- 4) Подпись, указанная в пункте 1, означает собственноручную подпись либо ее факсимиле или иное эквивалентное удостоверение аутентичности с помощью других средств.

Статья 5

Основания ответственности

- 1) Оператор несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в передаче груза, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в пределах периода ответственности оператора за груз, как это определено в статье 3, если только оператор не докажет, что он, его служащие или агенты либо другие лица, услуги которых он использует для предоставления транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.
- 2) В тех случаях, когда неприятие оператором, его служащими или агентами либо другими лицами, услуги которых оператор использует для предоставления транспортных услуг, мер, указанных в пункте 1, сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки, оператор несет ответственность лишь в той степени, в какой ущерб, являющийся результатом такой утраты, повреждения или задержки, обусловлен неприятием этих мер, при условии, что оператор докажет размер ущерба, который не обусловлен неприятием этих мер.

3) Задержка в передаче груза имеет место, если оператором груз не передается или не предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах разумного срока после получения запроса на груз от такого лица.

4) Если оператором груз не передается или не предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в течение 30 календарных дней после даты, прямо определенной соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в течение 30 календарных дней после получения запроса на груз от такого лица, лицо, уполномоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным.

Статья 6

Пределы ответственности

1) а) Ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей 8,33 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

б) Однако, если груз передается оператору сразу же после перевозки морем или по внутренним водным путям либо если груз передается или должен передаваться им для такой перевозки, ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. Для целей настоящего пункта перевозка морем или по внутренним водным путям включает вывоз и доставку грузов в границах порта.

с) Когда утрата или повреждение части груза влияет на стоимость другой части груза, то при определении предела ответственности должен приниматься во внимание общий вес утраченного или поврежденного груза и груза, на стоимость которого оказано влияние.

2) Ответственность оператора за задержку в передаче груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной вознаграждению, подлежащему уплате оператору за его услуги в отношении задержанного груза, но не превышающей размеры такого вознаграждения в отношении партии, частью которой является данный груз.

3) Ни в коем случае совокупная ответственность оператора на основании обоих пунктов 1 и 2 не должна превышать ограничения, которое было бы установлено согласно пункту 1 за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

4) Оператор может согласиться с пределами ответственности, превышающими те, которые предусмотрены в пунктах 1, 2 и 3.

Статья 7

Применение в отношении внедоговорных требований

1) Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к оператору по поводу утраты или повреждения груза, равно как и по поводу задержки в передаче груза, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правовом основании.

2) Если такой иск предъявлен к служащему или агенту оператора либо другому лицу, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, такой служащий, агент или лицо, доказав, что его действия находились в пределах его служебных обязанностей или функций, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться сам оператор.

3) За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с оператора и любого служащего, агента или лица, упомянутых в предыдущем пункте, не должны превышать в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8

Утрата права на ограничение ответственности

1) Оператор не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения

самого оператора, его служащих или агентов, 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 оператора либо другое лицо, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения такого служащего, агента или лица, 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

Специальные правила об опасном грузе

Если опасный груз передается оператору без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любым законом или предписанием, касающимися опасных грузов и применимыми в стране, где передается груз, и если в момент принятия им груза в свое ведение оператор иным образом не осведомлен об опасном характере груза, он имеет право:

а) принять все меры предосторожности, которые могут потребовать обстоятельства, в том числе, если груз представит непосредственную опасность для любого лица или имущества, уничтожить груз, обезвредить его или распорядиться им с помощью иных правомерных средств без уплаты компенсации за повреждение или уничтожение груза в результате таких мер предосторожности, и

б) получить возмещение за все расходы, понесенные им в связи с принятием мер, указанных в подпункте (а), от лица, не выполнившего любое обязательство на основании такого применимого закона или предписания проинформировать его об опасном характере груза.

Статья 10

Обеспечительные права в отношении грузов

1) Оператор имеет право удерживать груз в связи с издержками и требованиями, возникшими в связи с транспортными услугами, предоставленными им в отношении груза как в пределах периода его ответственности за груз, так и впоследствии. Однако ничто в настоящей Конвенции не влияет на действительность в соответствии с применимым законом любых договорных условий, расширяющих обеспечительное право оператора в отношении груза.

2) Оператор не имеет права удерживать груз, если предоставлена достаточная гарантия относительно суммы требования или если эквивалентная сумма депонирована у взаимно одобренной третьей стороны или в официальном учреждении государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие.

3) Для получения суммы, необходимой для удовлетворения своего требования, оператор имеет право, в пределах, допускаемых законом государства, где находится груз, продать, полностью или частично, груз, в отношении которого он использовал право удержания, предусмотренное в настоящей статье. Это право продажи не применяется к контейнерам, паллетам или подобным приспособлениям для транспортировки или упаковки, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или грузоотправителем, и на которых четко обозначено наименование владельца, кроме случаев, когда требования оператора касаются стоимости ремонта или усовершенствования контейнеров, паллетов или подобных приспособлений для транспортировки или упаковки.

4) Прежде чем осуществлять любое право продажи груза, оператор должен предпринять разумные усилия, с тем чтобы уведомить владельца груза, лицо, от которого оператор получил его, и лицо, уполномоченное принять груз от оператора, о намеченной продаже. Оператор обязан должным образом отчитаться относительно остатка поступлений от продажи сверх сумм, причитающихся оператору, и разумных расходов, связанных с продажей. Право продажи должно осуществляться во всех других отношениях в соответствии с законом государства, где находится груз.

Статья 11

Уведомление об утрате, повреждении или задержке

- 1) Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано оператору не позднее третьего рабочего дня, следующего за днем, когда оператор передал груз лицу, уполномоченному принять его, такая передача является доказательством *prima facie* передачи оператором груза в соответствии с описанием в документе, выданном оператором согласно пункту 1(b) статьи 4, или, если такой документ не был выдан, в хорошем состоянии.
- 2) Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 применяются соответственно, если уведомление не сделано оператору в течение 15 календарных дней после дня, когда груз достиг конечного получателя, но ни в коем случае не позднее 60 календарных дней после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.
- 3) Если оператор участвовал в осмотре или проверке груза при его передаче лицу, уполномоченному принять груз, нет необходимости в уведомлении оператора об утрате или повреждении, которые были установлены во время этого осмотра или проверки.
- 4) В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения груза оператор, перевозчик и лицо, уполномоченное принять груз, должны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.
- 5) Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в передаче груза, если уведомление не было сделано оператору в течение 21 календарного дня после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.

Статья 12

Исковая давность

- 1) Любой иск на основании настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.
- 2) Срок исковой давности начинается:
 - а) в день, когда оператором груз или часть его передается либо предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять груз, или
 - б) в случае полной утраты груза, в день, когда лицо, уполномоченное заявить требование, получает от оператора уведомление о том, что груз утрачен, или в день, когда это лицо может считать груз утраченным в соответствии с пунктом 4 статьи 5, в зависимости от того, что наступает раньше.
- 3) День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.
- 4) Оператор может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем уведомления заявителя требования. Этот срок может быть продлен путем другого уведомления или уведомлений.
- 5) Регрессный иск перевозчика или другого лица против оператора может быть предъявлен даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение 90 дней после того, как перевозчик или другое лицо признается ответственным по иску против него самого или оплачивает требование, на котором основывался такой иск, и если в разумный срок после заявления против перевозчика или другого лица требования, которое может привести к регрессному иску против оператора, уведомление о заявлении такого требования было сделано оператору.

Статья 13

Договорные условия

- 1) За исключением случаев, когда в настоящей Конвенции предусмотрено иное, любое условие в договоре, заключенном оператором, или в любом документе, подписанном или выданном оператором на основании статьи 4, 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.

2) Несмотря на положения предыдущего пункта, оператор может согласиться увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

Статья 14

Толкование Конвенции

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении.

Статья 15

Международные транспортные конвенции

Настоящая Конвенция не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут возникать на основании какой-либо международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов и связывающей государство, являющееся стороной настоящей Конвенции, или на основании какого-либо закона такого государства, который приводит в действие конвенцию, касающуюся международной перевозки грузов.

Статья 16

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, выражаются в национальной валюте государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое не является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется способом, установленным этим государством.

2) Исчисление, упомянутое в последней фразе предыдущего пункта, осуществляется 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 во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении и каждый раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 17

Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 18

Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

1) Настоящая Конвенция открыта для подписания на заключительном заседании Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле; она будет оставаться открытой для подписания всеми государствами в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 30 апреля 1992 года.

2) Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3) Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с даты открытия ее для подписания.

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

Статья 19

Применение в отношении территориальных единиц

1) Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых 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 в любое время представить другое заявление вместо ранее сделанного.

2) В этих заявлениях должны ясно указываться территориальные единицы, на которые распространяется Конвенция.

3) Если в силу заявления, сделанного в соответствии с данной статьей, настоящая Конвенция распространяется на одну или несколько территориальных единиц, а не на все территориальные единицы Государства-стороны, настоящая Конвенция должна применяться лишь в том случае, если

а) транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция, или

б) транспортные услуги предоставляются в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция, или

с) в соответствии с нормами частного международного права, транспортные услуги регулируются законом, действующим в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция.

4) Если государство не делает заявления в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, Конвенция распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 20

Вступление заявления в силу

1) Заявления в соответствии со статьей 19, сделанные во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.

2) Заявления и подтверждения заявлений делаются в письменной форме и официально сообщаются депозитарию.

3) Заявление вступает в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства. Однако заявление, о котором депозитарий получает официальное уведомление после такого вступления в силу, вступает в силу с первого дня месяца по истечении шести месяцев после даты его получения депозитарием.

4) Любое государство, которое делает заявление в соответствии со статьей 19, может отказаться от него в любое время посредством официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такой отказ вступает в силу с первого дня месяца по истечении шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием.

Статья 21

Оговорки

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 22

Вступление в силу

1) Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2) Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3) Каждое Государство-сторона должно применять положения настоящей Конвенции к транспортным услугам в отношении груза, принятого в свое ведение оператором в дату или после даты вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 23

Пересмотр и внесение поправок

1) По просьбе не менее чем одной трети Государств - сторон настоящей Конвенции депозитарий должен созвать 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 24

Пересмотр сумм ограничения

1) По просьбе по меньшей мере четвертой части Государств-сторон депозитарий должен созвать совещание Комитета в составе представителей Договаривающихся государств, по одному от каждого государства, для обсуждения вопроса об увеличении или сокращении сумм, упоминаемых в статье 6.

2) Если настоящая Конвенция вступит в силу спустя более пяти лет после того, как она была открыта для подписания, депозитарий должен созвать совещание Комитета в течение первого года после ее вступления в силу.

3) Совещание Комитета должно проводиться во время и в месте проведения ближайшей сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.

4) При установлении того, следует ли изменять пределы и, если да, то на какую сумму, должны приниматься во внимание следующие критерии, определенные на международной основе, и любые другие критерии, которые признаны уместными:

а) сумма, на которую были изменены пределы ответственности в какой-либо из транспортных конвенций;

б) стоимость грузов, обрабатываемых оператором;

в) стоимость транспортных услуг;

г) размер страховых взносов, в том числе при страховании грузов, страховании ответственности операторов и страховании рабочих от несчастных случаев на производстве;

д) средний размер убытков, взысканных с операторов за утрату или повреждение груза или задержку в его передаче; и

е) стоимость электроэнергии, топлива и других производственных факторов.

5) Поправки должны утверждаться Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании.

6) Никакая поправка к пределам ответственности в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее чем через пять лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания.

7) Любую поправку, утвержденную в соответствии с пунктом 5, депозитарий должен довести до сведения всех Договаривающихся государств. Поправка считается принятой в конце 18-месячного срока после уведомления, если в пределах этого срока не менее чем одна треть государств, которые были Государствами-сторонами во время утверждения поправки Комитетом, не сообщили

депозитарию о том, что они не принимают эту поправку. Поправка, считающаяся принятой в соответствии с настоящим пунктом, вступает в силу для всех Государств-сторон через 18 месяцев после ее принятия.

8) Государство-сторона, не принявшее поправку, тем не менее связано ею, если такое государство не денонсировало настоящую Конвенцию по меньшей мере за один месяц до вступления поправки в силу. Такая денонсация приобретает силу при вступлении в силу поправки.

9) Если поправка принята в соответствии с пунктом 5, а 18-месячный срок для ее принятия еще не истек, то государство, которое становится Государством - стороной настоящей Конвенции в течение упомянутого срока, связано поправкой в случае ее вступления в силу. Государство, которое становится Государством- стороной после упомянутого срока, связано любой поправкой, которая была принята в соответствии с пунктом 7.

10) Применимым пределом ответственности является предел, который, в соответствии с предшествующими пунктами, действует в день, когда имели место обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку.

Статья 25

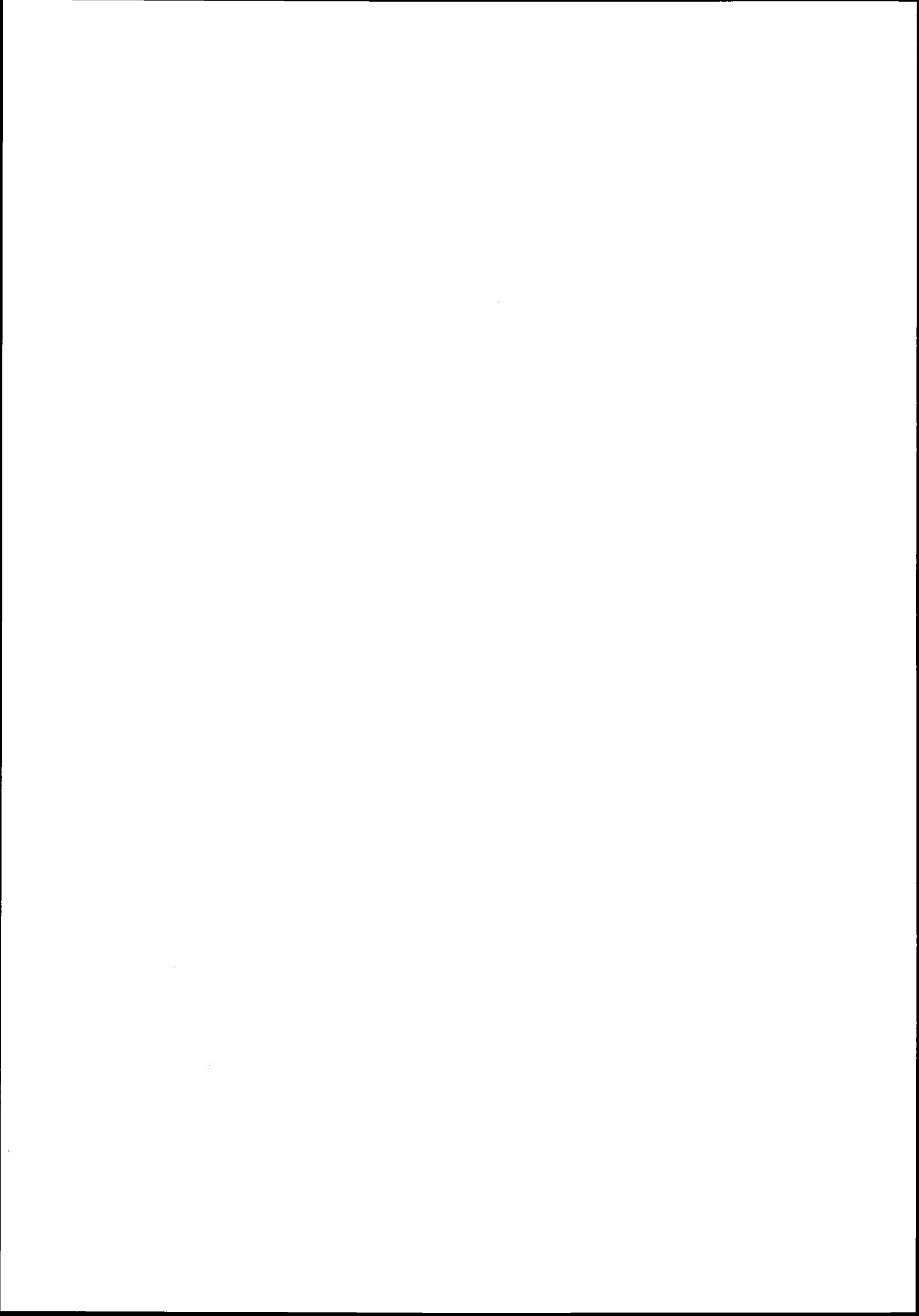
Денонсация

1) Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Государством-стороной путем направления депозитарию письменного уведомления.

2) С учетом пункта 8 статьи 24, 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.

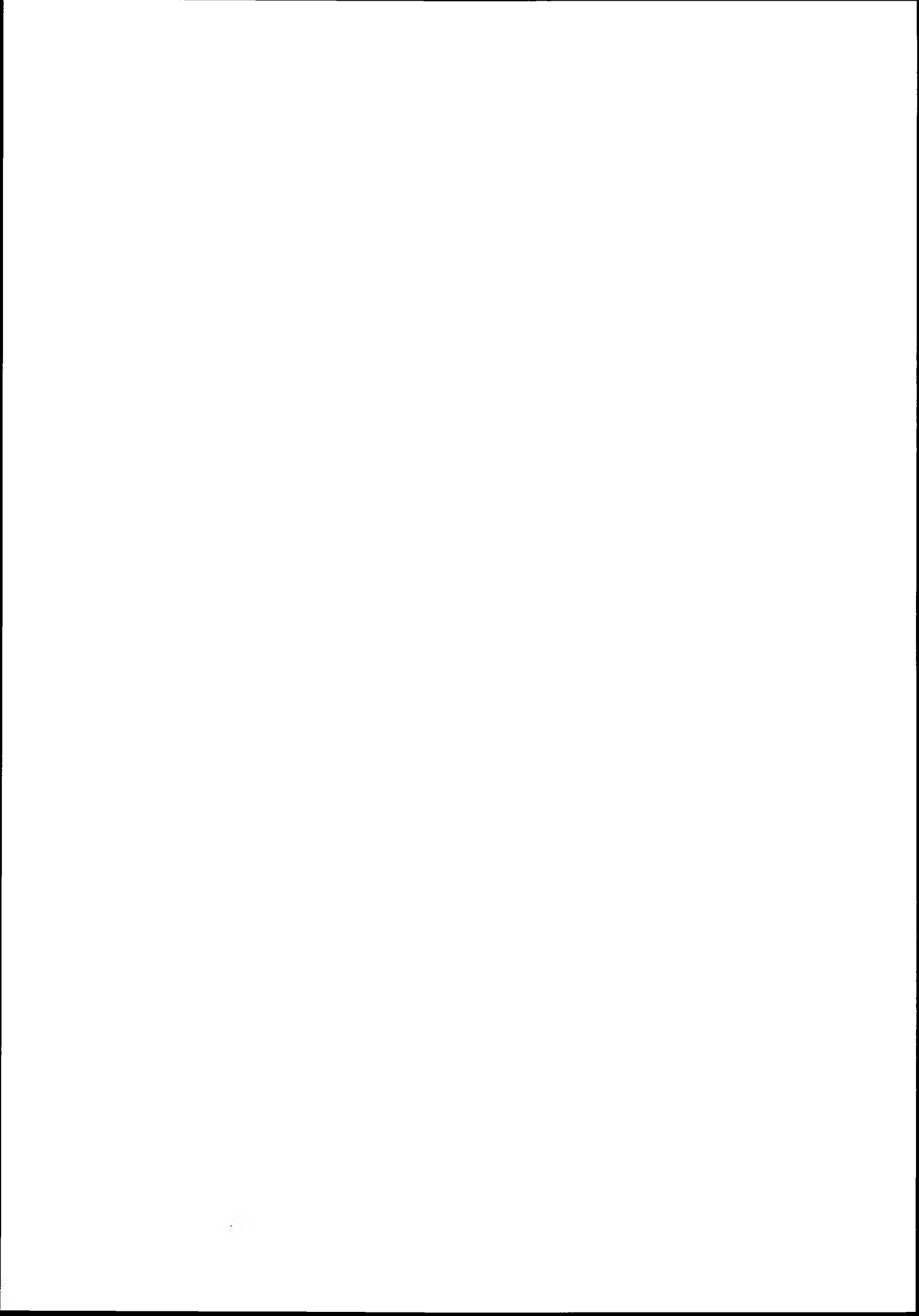
СОВЕРШЕНО в Вене девятнадцатого апреля тысяча девятьсот девяносто первого года в единственном экземпляре, текст которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.



Часть II

КРАТКИЕ ОТЧЕТЫ



КРАТКИЕ ОТЧЕТЫ ПЛЕНАРНЫХ ЗАСЕДАНИЙ

1-е пленарное заседание

Вторник, 2 апреля 1991 года, 10 час. 30 мин.

Временный председатель: г-н БЕРГСТЕН
(Исполнительный секретарь Конференции, представляющий Генерального секретаря)

Председатель: г-н АБАСКАЛЬ (Мексика)

A/CONF.152/SR.1

ОТКРЫТИЕ КОНФЕРЕНЦИИ (пункт 1 предварительной повестки дня)

1. ВРЕМЕННЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ объявляет Конференцию Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, созванную в соответствии с резолюцией 44/33 Генеральной Ассамблеи от 4 декабря 1989 года, открытой.

2. Затем он зачитывает следующее послание г-на Карла-Аугуста Флейшхауера, заместителя Генерального секретаря по правовым вопросам, юрисконсульта, представляющего Генерального секретаря:

"Я очень рад возможности направить Вам это приветствие в день открытия Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. К моему огромному сожалению, я не могу сделать это лично вследствие других неотложных задач, возникших, в частности, в связи с обстановкой в Персидском заливе.

Подготовительная работа к этой Конференции осуществлялась Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). В соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи о созыве настоящей Конференции проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, принятый Комиссией на ее двадцать второй сессии в 1989 году (A/CONF.152/5), ляжет в основу вашего обсуждения.

Проект конвенции свидетельствует о неизменной приверженности Комиссии делу содействия развитию международной торговли путем унификации права. Он является самым последним правовым документом, подготовленным или принятым ЮНСИТРАЛ с этой целью. Из четырех ранее разработанных Комиссией международных конвенций две конвенции недавно вступили в силу и уже действуют. Это - Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров и Конвенция об исковой давности в международной купле-продаже товаров. Третья конвенция, Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, в отношении которой было получено 19 из требуемых 20 ратификационных грамот и документов о присоединении, должна вступить в силу в самом ближайшем будущем.

Другими широко используемыми и известными документами являются Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ и Правовое руководство ЮНСИТРАЛ по составлению международных контрактов на строительство промышленных объектов. Следует также отметить Типовой закон ЮНСИТРАЛ о международном торговом арбитраже, который используется во все большем числе юрисдикций.

Успешное применение разработанных ЮНСИТРАЛ документов свидетельствует о признании приверженности Комиссии осуществлению стоящих перед ней задач и ее профессионализма. С самого начала основная задача Комиссии заключалась в том, чтобы обеспечить подготовку юридически действенных правовых документов, имеющих практическую пользу для представителей коммерческих кругов всего мира и соответствующих потребностям государств всех правовых систем, географических регионов и уровней экономического развития.

Благодаря все той же приверженности и профессионализму был подготовлен проект конвенции, находящийся на вашем рассмотрении. Я уверен в том, что на основе конструктивных усилий всех участников и стремления выйти за рамки национальных правовых систем в целях обеспечения унификации права, настоящая Конференция выполнит стоящую перед ней задачу и примет конвенцию об ответственности операторов транспортных

терминалов в международной торговле. Я уверен также в том, что качество и всеобщее признание Конвенции приведет к столь же широкому ее использованию, как и других документов, подготовленных ЮНСИТРАЛ.

Желаю вам успеха в работе. Вы можете быть уверены в том, что Управление по правовым вопросам и Секретариат Организации Объединенных Наций сделают все от них зависящее для оказания вам любой возможной помощи".

ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ (пункт 2 предварительной повестки дня)

3. Г-н ТАЙЯНА (Аргентина) предлагает кандидатуру г-на АБАСКАЛЯ (Мексика) на должность Председателя.

4. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), г-н АРИАС-САЛГАДО (Испания), г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) и г-н САФАРИАН (Исламская Республика Иран) поддерживают данную кандидатуру.

5. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) избирается Председателем путем аккламации и занимает место Председателя.

6. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ благодарит участников Конференции за оказанную таким образом его стране и ему лично честь и выражает надежду на то, что при сотрудничестве всех заинтересованных сторон Конференция завершится успешно.

Заседание закрывается в 12 час. 30 мин.

2-е пленарное заседание

Вторник, 2 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

Председатель: г-н АБАСКАЛЬ (Мексика)

A/CONF.152/SR.2*

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 3 предварительной повестки дня)

1. Предварительная повестка дня (A/CONF.152/2) утверждается.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПРАВИЛ ПРОЦЕДУРЫ (пункт 4 повестки дня)

2. Предварительные правила процедуры (A/CONF.152/3) утверждаются.

ВЫБОРЫ ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОНФЕРЕНЦИИ И ПРЕДСЕДАТЕЛЕЙ ГЛАВНЫХ КОМИТЕТОВ (пункт 5 повестки дня)

3. Г-н РОМАН (Бельгия), выступая от имени Группы западноевропейских и других государств, предлагает кандидатуры представителей Австралии, Бельгии, Испании, Италии, Швеции и Японии на 6 из 22 должностей заместителей Председателя Конференции.

4. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), выступая от имени группы государств Азии, предлагает кандидатуры представителей Индонезии, Исламской Республики Иран, Китая и Филиппин на четыре должности заместителей Председателя Конференции.

5. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что обсуждение данного пункта повестки дня будет продолжено после того, как другие региональные группы примут решения о своих кандидатурах.

ПОЛНОМОЧИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ НА КОНФЕРЕНЦИИ (пункт 6 повестки дня)

а) НАЗНАЧЕНИЕ КОМИТЕТА ПО ПРОВЕРКЕ ПОЛНОМОЧИЙ

6. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает прервать заседание по данному вопросу, с тем чтобы делегации смогли провести неофициальные консультации для решения вопроса о выдвижении кандидатур в члены Комитета по проверке полномочий.

*Включает документ A/CONF.152/SR.2-8/Согг.1 от 1 апреля 1992 года.

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ (пункт 8 повестки дня)

7. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) обращает внимание на один из аспектов резолюции 44/33 Генеральной Ассамблеи о созыве настоящей Конференции, который касается ее правил процедуры. В соответствии с пунктом 6(d) этой резолюции Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря предложить специализированным учреждениям и Международному агентству по атомной энергии, а также заинтересованным органам Организации Объединенных Наций и заинтересованным международным организациям направить на Конференцию наблюдателей. Определение "заинтересованные международные организации" понималось составителями настоящей резолюции таким образом, что оно распространяется как на межправительственные, так и на неправительственные организации. Впоследствии, однако, когда проект правил процедуры Конференции был представлен в Управление юрисконсульта, это Управление вынесло решение о том, что, хотя при составлении настоящей резолюции предполагалось включение неправительственных организаций в данное определение, в ней была использована формулировка, не отвечающая этим целям, и, следовательно, пункт 6(d) настоящей резолюции охватывает лишь межправительственные органы. Поэтому юрисконсульт предложил Исполнительному секретарю пригласить принять участие в настоящей Конференции те неправительственные организации, которые обычно участвуют в работе ЮНСИТРАЛ, без включения какого-либо положения в правила процедуры по вопросу об их участии. В этой связи были направлены приглашения, и представители некоторых приглашенных организаций присутствуют на Конференции. Возможно, они пожелают выступить с заявлениями общего характера по содержанию проекта конвенции, а в некоторых случаях выступить с конкретными замечаниями. Для того чтобы они могли это сделать, Конференции будет необходимо приостанавливать действие правил процедуры в тех случаях, когда представитель какой-либо неправительственной организации пожелает взять слово. В каждом таком случае это может делать Председатель Конференции или Председатель соответствующего комитета с указанием о том, что такой-то представитель желает взять слово, после чего данный представитель сможет выступить, если не будет возражений у кого-либо из представителей, имеющих на основании правил процедуры право участвовать в настоящей Конференции.

Заседание прерывается в 15 час. 20 мин. и возобновляется в 16 час. 10 мин.

РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ В СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 44/33 ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ ОТ 4 ДЕКАБРЯ 1989 ГОДА (пункт 9 повестки дня) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

8. Г-н РАМБЕРГ (наблюдатель, Международный морской комитет) от имени Международного морского комитета выражает удовлетворение тем, что был подготовлен проект конвенции и была созвана конференция для его обсуждения. Комитет выражает надежду на то, что при вынесении решения по окончательному тексту конвенции Конференция уделит должное внимание чрезвычайно сложному вопросу о сфере применения настоящей конвенции. Чрезвычайно важно четко определять сферу применения любой обязательной конвенции. Проблема, касающаяся международной перевозки грузов, подробно обсуждалась в Международном институте унификации частного права (МИУЧП), при этом в связи со сложностью определения сферы применения МИУЧП предпочел типовые правила по данному вопросу какой-либо международной конвенции. Комитет выражает надежду на то, что Конференция подробно рассмотрит данный вопрос и сформулирует Конвенцию, по возможности, максимально точным языком.

9. Конференция должна также стремиться к тому, чтобы конвенция, насколько это возможно, согласовывалась с Конвенцией Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила), особенно с учетом существенных расхождений между этой Конвенцией, проектом данной конвенции и Конвенцией Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов в том, что касается утраты права на ограничение ответственности. Радует тот факт, что многие государства согласны с необходимостью обеспечения всесторонней согласованности Гамбургских правил и новой конвенции по данному вопросу.

10. Г-н ЧЖАО (Китай) говорит, что правительство его страны в полной мере оценило вклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) и ее Рабочей группы по международной договорной практике в разработку проекта данной конвенции. Находящийся на рассмотрении Конференции текст конвенции является в целом приемлемым, хотя некоторые его части требуют дальнейшего обсуждения. Конвенция заполнит пробелы в международных правилах перевозки грузов и будет способствовать более четкому управлению и эксплуатации терминалов и развитию международной торговли.

11. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация выступает на этой Конференции с позитивным подходом с учетом широкой и активной поддержки конвенции по данному вопросу среди компаний Соединенных Штатов Америки, выполняющих стивидорные работы, администрации портов и владельцев контейнеров. Однако предлагаемый текст конвенции требует некоторого улучшения, с тем чтобы был должным образом заполнен пробел между существующими

конвенциями о перевозках, чтобы были приняты какие-либо меры для облегчения перемещения контейнеров, чтобы должным образом обеспечивалась документация, особенно в форме электронного обмена данными и заключения договоров электронным способом, и чтобы было разработано более четкое положение об ответственности и пределах ответственности. Оратор отмечает, что Соединенные Штаты Америки в значительной степени разочарованы тем, что не вступают в силу важные конвенции о перевозках, такие, как Конвенция о международных смешанных перевозках, и поэтому считают, что следует обсудить вопрос об установлении меньшего числа ратификационных грамот, необходимых для вступления данной конвенции в силу.

12. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) говорит, что его правительство по-прежнему сомневается в целесообразности заключения международной конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов, поскольку вопрос такого рода не подлежит международной унификации. Тем не менее, если окажется, что возникает потребность в его международной унификации, то будет необходимо существенно улучшить текст документа, представленного Конференции, с тем чтобы исключить вероятность путаницы в вопросах о том, на кого конкретно распространяется данная конвенция и какой может быть ответственность операторов. Оратор говорит, что, хотя его делегация относится к работе Конференции с некоторым скептицизмом, она будет активно участвовать в прениях, вносить соответствующие предложения по улучшению текста конвенции и, если данная конвенция будет заслуживать поддержки, она примет свое решение по данному вопросу в соответствующее время. Однако с самого начала она настойчиво призывает все делегации серьезно рассмотреть вопрос о том, может ли Конференция выработать легкодоступную для понимания международную конвенцию, которая будет широко применяться во всем мире. Была отмечена также необходимость заполнения пробелов между международными конвенциями о перевозках, хотя многие из этих пробелов возникли в результате отсутствия поддержки этих конвенций, в частности, со стороны основных торговых держав. Его делегация настоятельно призывает также участников Конференции тщательно рассмотреть вопрос о расходах по страхованию, вытекающих из предлагаемой Конвенции, в частности, в том, что касается ограничения числа лиц, на которых будет возложено значительное страховое бремя.

13. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что его делегация рассматривает данный проект конвенции как эффективное средство создания приемлемой в международном масштабе системы регулирования перевозок в целом. По мнению оратора, не следует забывать о том, что было сочтено необходимым разработать проект в связи с тем, что, как было установлено, грузу наносится значительный ущерб в транспортных терминалах до погрузки, в ходе операций по передаче груза или после разгрузки и поскольку этот вопрос не охватывался ни одной из существующих международных конвенций о перевозках. Возник ряд проблем в связи с используемой терминологией. Возможно, следует более четко сформулировать проект конвенции, в частности, такие его вопросы, как сфера применения конвенции, определение операций, охватываемых данной конвенцией, и лиц, на которых она будет распространяться.

Заседание закрывается в 16 час. 50 мин.

3-е пленарное заседание

Среда, 3 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-н АБАСКАЛЬ (Мексика)

A/CONF.152/SR.3*

ВЫБОРЫ ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОНФЕРЕНЦИИ И ПРЕДСЕДАТЕЛЕЙ ГЛАВНЫХ КОМИТЕТОВ (пункт 5 повестки дня) (продолжение)

Выборы Председателя Первого комитета

1. Г-н МОРАН БОВИО (Испания) предлагает кандидатуру г-на БЕРОДО (Франция) на должность Председателя Первого комитета.
2. Г-н РОМАН (Бельгия), выступая от имени Группы западных государств, поддерживает данную кандидатуру.
3. Г-н Беродо (Франция) избирается Председателем Первого комитета путем аккламации.

Заседание закрывается в 10 час. 00 мин.

*Включает документ A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1 от 1 апреля 1992 года.

4-е пленарное заседание

Пятница, 5 апреля 1991 года, 16 час. 55 мин.

Председатель: г-н АБАСКАЛЬ (Мексика)

A/CONF.152/SR.4

ВЫБОРЫ ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОНФЕРЕНЦИИ И ПРЕДСЕДАТЕЛЕЙ ГЛАВНЫХ КОМИТЕТОВ (пункт 5 повестки дня) (продолжение)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что на 2-м заседании было предложено лишь 10 кандидатур на 22 места заместителя Председателя Конференции. Он предлагает Конференции заполнить остальные вакансии в списке кандидатов.
2. Г-н ПОПОВ (Болгария), выступая от имени государств Восточной Европы, предлагает кандидатуры от Белорусской Советской Социалистической Республики, Болгарии, Союза Советских Социалистических Республик и Югославии.
3. Г-жа МОТЖОЛОПАНЕ (Лесото), выступая от имени государств Африки, предлагает кандидатуры от Египта, Марокко и Нигерии. Она оставляет за этими государствами право представить четвертую кандидатуру позднее.
4. Г-жа МУНГҮЙЯ АЛДАРАКА (Мексика), выступая от имени государств Латинской Америки, предлагает кандидатуру от Аргентины. Эти государства решили не выдвигать другие кандидатуры.
5. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) объявляет, что государства Азии решили заменить Индонезию, чью кандидатуру они предложили на втором заседании, Таиландом.
6. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что правило 6 правил процедуры предусматривает избрание 22 заместителей Председателя. Он спрашивает, желает ли Конференция изменить это положение с учетом того факта, что было выдвинуто лишь 19 кандидатур, и следует ли считать глав делегаций или представителей государств, кандидатуры которых были выдвинуты, избранными в качестве заместителей Председателя Конференции.
7. Решение принимается.
8. Г-н ПОПОВ (Болгария) выдвигает кандидатуру представителя Югославии на пост Председателя Второго комитета.
9. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) поддерживает эту кандидатуру.
10. Г-жа Вилус (Югославия) избирается Председателем Второго комитета путем аккламации.

НАЗНАЧЕНИЕ ЧЛЕНОВ РЕДАКЦИОННОГО КОМИТЕТА (пункт 7 повестки дня)

11. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) предлагает кандидатуру г-на Рао (Индия) на пост Председателя Редакционного комитета.
12. Г-н Рао (Индия) избирается Председателем Редакционного комитета путем аккламации.

ПОЛНОМОЧИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ НА КОНФЕРЕНЦИИ (пункт 6 повестки дня) (продолжение)

а) НАЗНАЧЕНИЕ КОМИТЕТА ПО ПРОВЕРКЕ ПОЛНОМОЧИЙ (продолжение)

13. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что правило 4 правил процедуры предусматривает, что Комитет по проверке полномочий состоит из 9 членов и при определении его состава за основу принимается состав Комитета по проверке полномочий Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций на ее сорок пятой сессии. Следуя этому критерию, Комитет по проверке полномочий Конференции должен включать в себя Ботсвану, Ирландию, Китай, Кот-д'Ивуар, Непал, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Уругвай и Ямайку. Однако, поскольку Ботсвана, Ирландия, Кот-д'Ивуар, Непал, Уругвай и Ямайка не присутствуют на Конференции, необходимо будет найти им замену. Он предлагает выдвигать соответствующие кандидатуры.
14. Г-жа МОТЖОЛОПАНЕ (Лесото) предлагает кандидатуры от Гвинеи и Лесото.
15. Г-н РОМАН (Бельгия) предлагает кандидатуру от Канады.

16. Г-н ПОПОВ (Болгария) предлагает кандидатуру от Украинской Советской Социалистической Республики.
17. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что в отношении группы восточноевропейских государств никаких замен, вероятно, не потребуются.
18. Г-н ИЛЬЧЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что он не будет возражать против того, чтобы Украинская ССР работала в Комитете по проверке полномочий вместо Советского Союза.
19. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) предлагает кандидатуру от Саудовской Аравии.
20. Г-жа МУНГУЙЯ АЛДАРАКА (Мексика) предлагает кандидатуры от Аргентины и Мексики.
21. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что если нет возражений, то он будет считать, что в состав Комитета по проверке полномочий будут входить представители Аргентины, Гвинеи, Канады, Китая, Лесото, Мексики, Саудовской Аравии, Соединенных Штатов Америки и Украинской Советской Социалистической Республики.
22. Решение принимается.

Заседание закрывается в 17 час. 15 мин.

5-е пленарное заседание

Понедельник, 8 апреля 1991 года, 16 час. 35 мин.

Председатель: г-н АБАСКАЛЬ (Мексика)

A/CONF.152/SR.5

НАЗНАЧЕНИЕ ЧЛЕНОВ РЕДАКЦИОННОГО КОМИТЕТА (пункт 7 повестки дня) (окончание)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит о том, что Генеральный комитет предложил включить в состав Редакционного комитета следующих 14 членов: представителей Гвинеи, Германии, Египта, Испании, Китая, Марокко, Мексики, Нигерии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Украинской Советской Социалистической Республики, Филиппин и Франции. Они были выбраны с целью обеспечения надлежащего лингвистического соотношения. Если нет возражений, то он будет считать, что Конференция готова принять такой состав Редакционного комитета.
2. Решение принимается.

ПОЛНОМОЧИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ НА КОНФЕРЕНЦИИ (пункт 6 повестки дня) (продолжение)

а) НАЗНАЧЕНИЕ КОМИТЕТА ПО ПРОВЕРКЕ ПОЛНОМОЧИЙ (продолжение)

3. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что представитель Саудовской Аравии, который на предыдущем заседании был назначен членом Комитета по проверке полномочий, не сможет работать в этом органе. Вместо него государства Азии договорились выдвинуть кандидатуру представителя Исламской Республики Иран. Он полагает, что Конференция поддерживает эту кандидатуру и утверждает назначение.
4. Решение принимается.

ВЫБОРЫ ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОНФЕРЕНЦИИ И ПРЕДСЕДАТЕЛЕЙ ГЛАВНЫХ КОМИТЕТОВ (пункт 5 повестки дня) (окончание)

5. Г-жа МОТЖОЛОПАНЕ (Лесото), выступая от имени африканских государств, предлагает кандидатуру представителя Габона на остающийся вакантный пост заместителя Председателя.
6. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ полагает, что Конференция готова согласиться с тем, чтобы глава делегации ли представитель Габона был выбран заместителем Председателя Конференции.
7. Решение принимается.

Заседание закрывается в 16 час. 40 мин.

6-е пленарное заседание

Вторник, 16 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика)

A/CONF.152/SR.6*

РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ В СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 44/33 ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ ОТ 4 ДЕКАБРЯ 1989 ГОДА (пункт 9 повестки дня) (продолжение)

Проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (A/CONF.152/11, A/CONF.152/12)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции рассмотреть название и текст проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. Предложенные названия изложены в проекте, подготовленном Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) (A/CONF.152/5), и в предложении, представленном Китаем (A/CONF.152/L.2). Текст статей 1-16 в том виде, в котором он был одобрен Первым комитетом, воспроизведен в документе A/CONF.152/11, а текст статей 17-25 в том виде, в котором он был одобрен Вторым комитетом, изложен в документе A/CONF.152/12. Австралия, Германия, Италия и Япония представили предложение в отношении статьи 1(а) (A/CONF.152/L.5). Он напоминает Конференции, что для принятия решений по всем вопросам существа требуется большинство в две трети голосов.

Название конвенции (A/CONF.152/5, A/CONF.152/L.2)

2. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что его делегация разъяснила соображения, лежащие в основе ее предложения (A/CONF.152/L.2), в ходе обсуждения в Первом комитете статьи 1(с) (A/CONF.152/C.1/SR.2, пункт 47). Она предложила, чтобы название конвенции читалось "Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международных перевозках грузов" по двум соображениям. Во-первых, основополагающие статьи конвенции следует применять не только к торговым, но также и к неторговым грузам. Во-вторых, хотя конвенция призвана регулировать международную торговлю, она имеет своей целью установить тесную связь с существующими международными документами по перевозке грузов и восполнить имеющиеся в них пробелы, в частности применительно к Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года, которые не ограничиваются сферой международной торговли.

3. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что, если против предложения Китая не будет выдвинуто убедительных аргументов, его делегация готова поддержать его. "Международная перевозка" определяется в пункте (с) статьи 1 без ссылок на международную торговлю, и хотя она связана с международной торговлей, выражение "международная перевозка грузов" является, пожалуй, более подходящим для конвенции.

4. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции провести голосование по предложению, содержащемуся в документе A/CONF.152/L.2.

5. За предложение было подано 6 голосов против 7 при 18 воздержавшихся. Ввиду отсутствия необходимого большинства в две трети голосов предложение не принимается.

6. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции провести голосование по названию "Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле", которое фигурирует в проекте Комиссии (A/CONF.152/5).

7. Название, предложенное в документе A/CONF.152/5, принимается 21 голосом при 9 воздержавшихся, при этом никто не голосовал против.

8. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции рассмотреть постатейно тексты, одобренные Первым комитетом (A/CONF.152/11).

9. Г-н СМИТ (Австралия), представляя предложение Австралии, Германии, Италии и Японии об изменении второго предложения подпункта (а) (A/CONF.152/L.5), говорит, что в нем предпринята попытка преодолеть проблемы, о которых Конференция в настоящее время хорошо информирована.

*Включает документ A/CONF.152/SR.2-8/Согг.1 от 1 апреля 1992 года.

Его собственная делегация считает крайне важным уточнить положение стивидоров по конвенции, которые осуществляют операции в соответствии с "Гималайской оговоркой" или аналогичной оговоркой, содержащейся в том или ином коносаменте. Это предложение имеет своей целью прояснить тот факт, что использование средств правовой защиты и пределов ответственности перевозчика без возложения полной ответственности на перевозчика не может быть использовано как способ, позволяющий уклониться от ответственности по конвенции. Он напоминает, что доля стивидоров составляет порядка 90 процентов численности операторов в области деятельности, охватываемой конвенцией. Хотя утверждалось, что не все стивидоры будут применять "Гималайскую оговорку" или аналогичную оговорку исключительно для того, чтобы воспользоваться пределами ответственности перевозчика, следует иметь в виду, что не все порты имеют равную конкурентоспособность и что стивидоры обладают большим преимуществом в условиях рынка, так как они зачастую обладают монополией. Можно с уверенностью сказать, что в рамках ряда юрисдикций стивидоры, имеющие возможность для выхода из режима, устанавливаемого конвенцией, по всей вероятности, воспользуются этой возможностью. Во-вторых, не все "Гималайские" и аналогичные оговорки непременно ограничиваются предоставлением стивидорам средств правовой защиты и пределов ответственности перевозчика; в рамках ряда юрисдикций общего права они сохраняются достаточно широкими, с тем чтобы освободить стивидоров от всякой ответственности. В этой ситуации у стивидоров нет стимулов повышать эффективность своих функций. Оратор всегда придерживался мнения о том, что одна из основных целей конвенции заключается в установлении единообразных норм в области деятельности, в которой больше всего ущерба грузам наносится не столько при перевозке, сколько при обработке, погрузке и хранении. Он подчеркивает, что это предложение не вызовет необходимости в двойном страховании. Например, стивидоры, которые в настоящее время застрахованы только в объеме страхования перевозчика, не будут более пытаться воспользоваться преимуществами "Гималайской" и аналогичных оговорок, если они будут подпадать под действие обязательных правил конвенции и, следовательно, у них не будет необходимости иметь также свой страховой полис.

10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что термин "стивидоры" не встречается в конвенции. Его использование в ходе Конференции вызвало определенную путаницу, поскольку в переводе на некоторые языки он относится к рабочему, который физически перерабатывает грузы, а не к его работодателю. Для англоговорящих людей "стивидор" означает "работодатель", а также лицо, работающее по найму, и с этой точки зрения стивидора можно считать оператором транспортного терминала.

11. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) поддерживает толкование Председателя, указывая при этом, что стивидор – это компания, которая занимается погрузкой и разгрузкой судов. Лица, которые работают на стивидора, в Соединенных Штатах называются longshoremen (портовые грузчики), а в Соединенном Королевстве – dockers (докеры или портовые рабочие); на Конференции речь идет о стивидорах, которые являются коммерческими компаниями.

12. Что касается предложения четырех государств (A/CONF.152/L.5), то он напоминает, что в 1989 году ЮНСИТРАЛ в своем определении оператора транспортного терминала указала, что лицо не будет считаться оператором, когда оно несет ответственность за груз в рамках применимых норм права, регулирующих перевозку (A/44/17, пункты 29–31). По его мнению, эта формулировка максимально отвечает цели практической унификации права, которая может быть достигнута на Конференции. Она сохраняет действие "Гималайской оговорки", в соответствии с которой стивидор может сделать выбор между режимом морского коносамента и режимом конвенции. Согласно законодательству Соединенных Штатов стивидор не может снять с себя ответственность; это противоречило бы государственной политике. Стивидоры Соединенных Штатов нуждаются в гибкости, которую дает текст статьи 1(a), воспроизведенный в документе A/CONF.152/11. С этим текстом конвенция имеет для них значение; без этого текста она теряет для них всякий смысл. Предложение четырех государств вернуло Конференцию в тупик, в котором она оказалась в связи с решением вопроса о том, включать ли в конвенцию определение термина "перевозчик". Поскольку принять такое решение не удалось, единственным реальным подходом является подход, избранный в тексте, одобренном Первым комитетом (A/CONF.152/11), который он призывает принять на Конференции.

13. Г-жа СКОВБИ (Дания) говорит, что в целом, если перевозчик сам осуществляет операции, связанные с перевозкой, или через нанятое лицо, его ответственность в том смысле, в котором этот термин используется в конвенции, будет подпадать под нормы права, регулирующие перевозку грузов; если же он прибегает к услугам независимого подрядчика (она отдает предпочтение этому термину перед термином "стивидор"), то включение "Гималайской оговорки" в соответствующие нормы права, регулирующие перевозку, не имеет никакого значения, в частности в случае с морскими перевозчиками. Если морской перевозчик сам осуществляет операции, связанные с перевозкой, или через нанятое лицо, он может в соответствии с Гаагскими и Гаагско-Висбийскими правилами, но не в соответствии с Гамбургскими правилами, требовать освобождения от ответственности в течение срока до погрузки и после выдачи груза; и грузоотправитель или грузополучатель будут признавать это. Если в соответствующий устав или

транспортный документ, например в коносамент, включена "Гималайская оговорка", то использование перевозчиком услуг независимого подрядчика не имеет значения для грузоотправителя или грузополучателя. Если грузоотправитель или грузополучатель не могут согласиться на освобождение от ответственности, он может либо ответить отказом, либо взять на себя выполнение операций, связанных с перевозкой, например, на основании оговорки, предусматривающей погрузку и выгрузку за счет фрахтователя, и затем может заключить соглашение с оператором терминала.

14. Пока за перевозчиком признается право на освобождение от ответственности, независимый подрядчик может поступать аналогичным образом, когда он работает на него, так как в этом случае он имеет те же права и обязанности, что и перевозчик. Недопущение такого освобождения является политическим выбором, и это означает, что, если лицо не удовлетворено положениями Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, оно должно обращаться к Гамбургским правилам.

15. Г-н ТУВАЙАНОНД (Таиланд) говорит, что, по его мнению, текст подпункта (а) статьи 1, одобренный Первым комитетом, выглядит несколько запутанным. В первом предложении оператор транспортного терминала определяется как лицо, которое обязуется принять груз, тогда как во втором предложении он означает лицо, которое несет ответственность за груз. Первый комитет принял решение не включать определение термина "перевозчик" в статью 1, потому что это породило бы слишком много проблем; поэтому представляется целесообразным исключить этот термин из статьи 11. Однако упоминания о перевозчике в тексте конвенции не избежать, и поэтому он поддерживает предложение четырех государств (A/CONF.152/L.5), которое могло бы устранить любое возможное неправильное толкование.

16. Г-н ХЕРБЕР (Германия) говорит, что первоначально его делегация придерживалась мнения о том, что в этой статье не должно быть ссылки на национальное законодательство или определения термина "перевозчик", исходя из предположения, что всем государствам будет известно значение этого термина. Однако это предположение не оправдалось, и Конференция на определенном этапе предприняла попытку найти приемлемое определение, однако эти попытки успеха не принесли. Предложение четырех государств, конечно, не предусматривает определения термина "перевозчик", а всего лишь отсылает к национальному законодательству, что, как показало обсуждение, необходимо. Его главное отличие от текста, одобренного Первым комитетом, заключается в том, что оно шире по сфере применения и будет охватывать любой ряд ситуаций, при которых будут применяться нормы права, регулирующие перевозку.

17. Г-н БЕРОДО (Франция) говорит, что определение термина "оператор Транспортного терминала" имеет ключевое значение для сферы применения Конвенции, являющейся результатом большой многолетней работы. Одна из главных целей Конференции заключается в том, чтобы все определения статьи 1 имели одинаковое толкование и одинаково применялись в законодательстве каждого государства, ратифицировавшего конвенцию. Эта цель не будет достигнута, если в эту статью будут включаться термины, которые могут порождать различные толкования в рамках различных систем права. Если фраза "несет ответственность за груз" будет толковаться в том значении, что ответственность может быть распространена на деятельность иную, чем перевозки, то возникнет весьма неопределенная ситуация.

18. Действующее в настоящее время право морских перевозок основано на Гаагско-Висбийских правилах, ряд положений которых были навязаны перевозчиками в то время, когда морская перевозка была сопряжена с неопределенностями и опасностями. Эти правила, все еще действующие во многих странах, предусматривают режим ответственности, который весьма благоприятен для перевозчика, но накладывает тяжелое бремя на грузоотправителя. Представляется законным желание грузоотправителя обеспечить, чтобы при отправке грузов в ту или иную страну, в которой применяются такие оговорки, как "Гималайская оговорка", он не нес ответственности за утрату груза, если, например, контейнер был поврежден в результате неправильной обработки.

19. Поэтому в интересах единообразия и с целью прекращения практики, которая несоразмерно неблагоприятна для грузоотправителя, проект текста статьи 1(а) следует пересмотреть, с тем чтобы внести ясность в отношении того, что защита перевозчика не должна распространяться на стивидора в обстоятельствах, которые не дают на то оснований. Если текст, одобренный Первым комитетом, будет принят, то не исключено, что некоторые страны будут толковать его таким образом, что это нарушит целостность содержания всей конвенции. Поэтому он поддерживает предложение в документе A/CONF.152/L.5.

20. Г-н ОТАИ (Япония) напоминает, что на двадцать второй сессии ЮНСИТРАЛ делегация Соединенных Штатов предложила изъять из статьи 1(а) ссылку на перевозчика (A/CN.9/SR.403, пункт 26). Это предложение имело своей целью исключить стивидоров из сферы применения

проекта конвенции, если на них уже распространяются оговорки коносаментов, наделяющие их преимуществами в плане пределов ответственности, которыми пользуются перевозчики в рамках норм права, регулирующих перевозки. Если согласиться с этим аргументом, то стивидоры могут легко уклоняться от ответственности по конвенции, просто ссылаясь при этом на правовую защиту, предусмотренную такими оговорками, как "Гималайская оговорка". Таким образом, этот вопрос имеет крайне важное значение для применения конвенции. Поэтому его делегация стала соавтором предложения, содержащегося в документе A/CONF.152/L.5.

21. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что независимо от результатов обсуждения предложения четырех государств, он хотел бы занести в протокол заседания то замечание, что, по общему мнению, которое сложилось в ходе работы Конференции, конвенция фактически не применяется к стивидорам.

22. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды) поддерживает предложение по соображениям, выдвинутым в его пользу другими делегациями.

23. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) в ответ на вопрос, поднятый представителем Японии, говорит, что недопустимость положения, при котором стивидоры имеют возможность снять с себя всю ответственность просто на основании контрактных оговорок, является вопросом государственной политики не только Соединенных Штатов, но и ряда других стран общего права. Однако он понимает, что такие страны, как Австралия и Япония, находятся в ином положении. Аргументы, которые его страна выдвинула по этому вопросу на Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов в 1978 году, по-прежнему актуальны: стивидоры не являются ни перевозчиками, ни агентами перевозчика, и их не следует рассматривать как таковых; скорее всего, они подпадают под определение термина "оператор". Они могут получить определенную степень защиты перевозчика, в частности в том, что касается погрузки и разгрузки, в ходе которых наиболее часто происходит повреждение груза, однако такая защита должна обговариваться в обмен на разницу в ставках, с тем чтобы избежать необходимости в двойном страховании. Оратор не может поддержать предложение четырех государств и решительно выступает за принятие текста, одобренного Первым комитетом.

24. Г-н СОЛИМАН (Египет) говорит, что из текста статьи 1, одобренного Первым комитетом, становится вполне понятным, что следует понимать под словом "оператор". По его мнению, этот текст не нуждается ни в каких поправках.

25. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, подытоживая обсуждение, говорит, что рассматриваемый вопрос является самым важным вопросом, который еще предстоит решить на этой Конференции, и необходимо весьма осторожно подходить к принятию правильного решения. Были выявлены две различные позиции: первая позиция, которую занимают авторы предложения четырех государств (A/CONF.152/L.5), неприемлема для некоторых стран, в частности для Соединенных Штатов, и ее принятие может затруднить присоединение их к конвенции. С другой стороны, вторая позиция, заключающаяся в том, что стивидоры подпадают под действие оговорок, содержащихся в других документах, может иметь разрушительные последствия для единообразия конвенции.

26. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) крайне сожалеет по поводу заявления делегации Соединенных Штатов о том, что одобрение предложения четырех государств (A/CONF.152/L.5) может поставить под угрозу принятие конвенции правительством Соединенных Штатов. Он считает, что желание Соединенных Штатов состоит не в том, чтобы стивидоры могли отказываться от режима, устанавливаемого конвенцией, а в том, чтобы предоставить им право выбора между этим режимом и режимом Гаагско-Висбийских правил и, возможно, Гамбургских правил. Для многих других стран альтернатива ответственности стивидоров по конвенции будет означать, что они вообще не будут нести никакой ответственности, и именно с учетом положения таких стран и было выдвинуто данное предложение. Что касается вопроса, специально затронутого Соединенными Штатами, то он не видит существенной разницы между поправкой четырех государств и текстом в том виде, в каком он сформулирован. Он считает, что каким бы ни был исход обсуждения предлагаемой поправки, опасения делегации Соединенных Штатов в конечном итоге окажутся лишними основания.

27. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) говорит, что он выступает в качестве представителя страны общего права, которая является также страной, где была сформулирована "Гималайская оговорка". Он хотел бы поддержать предложение четырех государств, которое, по мнению его делегации, в определенной мере делает проект конвенции более четким и единообразным.

28. Г-жа ЗАВИТОСКИ (Соединенные Штаты) говорит, что по законодательству Соединенных Штатов наличие "Гималайской оговорки" в коносаменте автоматически не означает, что стивидоры будут пользоваться преимуществом защиты перевозчика согласно коносаменту; в соответствии с судебными решениями Соединенных Штатов сначала должны быть соблюдены некоторые жесткие

требования. В коносаменте должна содержаться оговорка, которая дает грузоотправителю возможность уклониться от действия положения о пределах совокупной ответственности Гаагских правил путем объявления высокой стоимости своего груза и уплаты дополнительной суммы. Другое требование заключается в том, что коносамент должен включать положение, согласно которому ответственность перевозчика за груз продлевается на срок, в течение которого стивидоры осуществляют обработку груза. Если этот период не охватывается, то стивидоры не имеют права на защиту, несмотря на наличие в коносаменте "Гималайской оговорки". Ее делегация выражает беспокойство по поводу возможности того, что в случае принятия этого предложения может возникнуть серьезная коллизия, поскольку конвенция, которая основана на Гамбургских правилах, и Гаагские правила могут войти в прямое и серьезное противоречие в том, что касается периода времени, в течение которого стивидоры обрабатывают грузы.

29. Г-н ХЕРБЕР (Германия) говорит, что положение в большинстве стран отличается от того, о котором только что говорил представитель Соединенных Штатов; если на стивидора распространяется действие "Гималайской оговорки", включенной в коносамент, то в соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами он не несет в обязательном порядке ответственности в период погрузки и разгрузки. Другими словами, в большинстве стран на основании "Гималайской оговорки" стивидоры имеют право на освобождение от ответственности, которое предоставляется перевозчикам. Цель этого предложения заключается в том, чтобы исключить стивидоров из этого режима и подчинить их режиму конвенции.

30. Г-н СМИТ (Австралия) соглашается с представителем Германии и присоединяется к замечанию представителя Франции, что одна из главных целей Конференции заключается в содействии единообразию законодательства. На практике стивидоры зачастую занимают монопольное положение, которое позволяет им настаивать на предоставлении полной защиты от ответственности; в его стране, например, в подавляющем большинстве коносаментов содержится "Гималайская оговорка". Что касается возможной коллизии между конвенциями, упомянутой представителем Соединенных Штатов, то суть вопроса заключается в обязательности применения режима. Стивидоры могут подчиниться обязательным положениям Гаагско-Висбийских правил только в том случае, если они используют оговорку, на основании которой они берут на себя обязательство соблюдать этот режим; но если они подчинятся обязательному режиму, регулирующему деятельность операторов транспортного терминала, то они потеряют стимул к тому, чтобы на них распространялась защита перевозчика, и, следовательно, будет устранена возможность коллизии.

31. Г-н ХОРНБИ (Канада) соглашается с этими замечаниями и поддерживает также точку зрения, высказанную представителем Германии. В его стране стивидоры также могут избегать ответственности путем ссылки на "Гималайскую оговорку". В интересах того, чтобы обеспечить реализацию цели, лежащей в основе конвенции, его делегация согласится с предложением четырех государств.

32. Предложение Австралии, Германии, Италии и Японии о внесении поправки в статью 1 (а) (A/CONF.152/L.5) принимается 26 голосами против 4 при 5 воздержавшихся.

33. Г-н МОРАН (Испания) говорит, что перевод только что принятой поправки на испанский язык является неточным.

34. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) говорит, что секретариат принял это к сведению. Исходя из соображений последовательности, Конференция, возможно, пожелает согласовать форму времени, примененную в английском варианте поправки, с формой времени других статей путем изменения слов "shall not be" на слова "is not".

35. Предложение принимается.

36. Статья 1 с внесенными в нее поправками на основании предложения, содержащегося в документе A/CONF.152/L.5, принимается 27 голосами против 2, при 3 воздержавшихся.

Статья 2

37. Статья 2 принимается 30 голосами при 3 воздержавшихся, при этом никто не голосовал против.

Статья 3

38. Статья 3 принимается 29 голосами против 2 при 2 воздержавшихся.

39. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация голосовала против этой статьи, потому что в ней нет достаточной ясности в отношении периода, в течение которого оператор несет ответственность за груз.

Статья 4

40. Статья 4 принимается 29 голосами против 1 при 4 воздержавшихся.

41. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация воздержалась при голосовании по причине неясности формулировки статьи 4, в частности в пунктах 1 и 2.

Статья 5

42. Статья 5 принимается 30 голосами против 2 при 2 воздержавшихся.

Статья 6

43. Статья 6 принимается 23 голосами против 3 при 8 воздержавшихся.

44. Г-н РУСТАНД (Швеция), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация воздержалась от голосования, поскольку она выступает за то, чтобы конвенция конкретно устанавливала высокие пределы ответственности в целях учета последствий инфляции. Делегация Соединенных Штатов упоминала об этом при обсуждении статьи 6 в Первом комитете (A/CONF.152/C.1/SR.8, пункт 64).

45. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация воздержалась от голосования, поскольку, к ее сожалению, в конвенции отсутствует положение, которое предлагалось делегацией Германии в документе A/CONF.152/C.1/L.12, предусматривающего, что основой для установления пределов ответственности должно служить определенное число расчетных единиц за место, а также за килограмм веса. Если бы конвенция предусматривала это, то в ней учитывались бы перевозки легковесных, но дорогостоящих грузов, как это предусмотрено другими конвенциями.

46. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация голосовала за принятие этой статьи при том понимании, что она истолковывается так, что оператор терминала не может в одностороннем порядке, на основании контракта, согласиться поднять пределы ответственности в отношении нанятых лиц, агентов или другого персонала, чьи услуги использует оператор.

47. Г-н ШРОК (Германия), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация воздержалась от голосования по тем же мотивам, что и делегации Швеции и Филиппин.

48. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация голосовала против принятия этой статьи, поскольку она не содержит положения об общих или глобальных пределах ответственности. Его делегация разъясняла в Первом комитете (A/CONF.152/C.1/SR.10, пункты 25-26) серьезные последствия, которые влечет для оператора заключение страхования, а также последствия для страховщиков в целом. Принятие конвенции, которая страхует риски в меньшем объеме, чем это было прежде, скорее всего нанесет ущерб, а не пользу международной торговле. Более того, без общего предела ответственности конвенция будет менее привлекательна для многих государств, поскольку операторы терминалов окажутся в условиях такой высокой ответственности, что она утратит свою полезность и, вероятно, не вступит в силу.

49. Г-н ХОРНБИ (Канада), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация воздержалась от голосования по причине отсутствия положения о глобальном пределе ответственности и пределе ответственности за каждое место. В этой ситуации оператор будет подвергаться неограниченному риску и ответственности.

Статья 7

50. Статья 7 принимается 34 голосами, при этом никто не голосовал против.

Статья 8

51. Статья 8 принимается 23 голосами против 7 при 3 воздержавшихся.

52. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что его делегация придает этой статье исключительно важное значение. Она предпочла бы формулировку, которая вытекала бы из принятия либо предложения Нидерландов (A/CONF.152/C.1/L.25), либо основывалась бы на втором варианте, предложенном

Германией (А/CONF.152/C.1/L.3, второй пункт). Делегация не удовлетворена тем, как в конвенции допускается, чтобы последствия действий или упущений нанятых лиц или агентов ограничивали право оператора устанавливать пределы своей ответственности.

53. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство) говорит, что аналогичные причины побудили его делегацию голосовать против принятия этой статьи. Возможность нарушения пределов ответственности оператора вследствие преднамеренных действий или небрежности нанятых лиц или агентов чревата тем, что его ответственность будет почти незастрахованной или застрахованной лишь по очень высоким ставкам, что не отвечает ничьим интересам.

54. Г-н ХОРНБИ (Канада) разделяет замечания предыдущих двух ораторов.

55. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что его делегация воздержалась от голосования, так как обсуждение этой статьи не рассеяло ее сомнений, в частности в том, что касается связи между небрежностью и осведомленностью.

56. Г-н ШРОК (Германия), г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды) и г-н ХРИСТОВ (Болгария) говорят, что они голосовали против принятия этой статьи по тем же мотивам, что и Швеция, Соединенное Королевство и Канада.

Заседание закрывается в 12 час. 45 мин.

7-е пленарное заседание

Среда, 17 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-н АБАСКАЛЬ (Мексика)

A/CONF.152/SR.7

РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ В СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 44/33 ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ ОТ 4 ДЕКАБРЯ 1989 ГОДА (пункт 9 повестки дня) (продолжение)

Проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение) (A/CONF.152/11, A/CONF.152/12)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что были представлены следующие предложения: Китай - в отношении статьи 9 (A/CONF.152/L.3), Соединенные Штаты - в отношении статьи 21 (A/CONF.152/L.7), Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии - предложение о поправке к статье 22 (1) (A/CONF.152/L.4) и Испания, Китай, Мексика, Соединенные Штаты Америки и Союз Советских Социалистических Республик - предложение о тексте преамбулы (A/CONF.152/L.6).

Статья 9 (A/CONF.152/L.3)

2. Г-н ВАН ЯНЯН (Китай) говорит, что его делегация выдвинула предложение о новом подпункте (с) или альтернативно о внесении изменений в подпункт (а) (A/CONF.152/L.3). У нее нет общих возражений относительно текста статьи 9, утвержденного Первым комитетом (A/CONF.152/11), однако она считает, что текст является неполным и что это может создать неопределенность. Предложение направлено на то, чтобы привести положения этой статьи в соответствие со статьей 13 (4) Гамбургских правил и статьей 23 (4) Конвенции о международных смешанных перевозках груза. Оператор транспортного терминала представляет собой звено, соединяющее морскую, наземную и воздушную перевозки, и находится на "перекрестке" различных законов, регулирующих перевозку. Хотя положения о мерах предосторожности, которые оператор может принять в отношении опасных грузов, имеет весьма большое значение, в конвенции следует также предусмотреть чрезвычайные меры, которые оператор должен иметь право принять после фактического возникновения опасности. В этой статье следует дать оператору возможность устранить опасность в кратчайшие сроки, избегая при этом возможного нанесения ущерба лицам, грузу или другому имуществу. Стоимость ущерба грузу, нанесенного в результате правомерного принятия этих мер, не должна возмещаться оператором, а этот вопрос четко в существующем тексте не проясняется.

3. Делегация Китая, несомненно, отдает себе отчет в различии между положением оператора терминала, действующего в основном на суше, и перевозчика, который действует в основном на море. Соответственно в его предложении формулировка статьи 13 (4) Гамбургских правил несколько изменена: слово "выгружен" было заменено на слово "удален". Однако ответственность оператора за ликвидацию опасности отнюдь не ослабляется лишь в силу того

факта, что такая опасность возникает на земле, и выплачиваемая ему компенсация должна быть сопоставимой с его ответственностью. Его делегация не возражает против идеи о том, чтобы ответственность оператора определялась в судебном порядке; однако она стремится придать существующему положению более гибкий и полный характер, что будет способствовать более широкому применению конвенции и ограничить число проблем, с которыми придется сталкиваться судам. Операторы в этой статье в ее настоящем виде могут усмотреть больший риск, чем они согласились бы на себя принять, поскольку в случае фактического наступления опасности может быть выдвинуто предположение о том, что оператор не принял всех необходимых мер предосторожности. Это подразумевает, что он будет нести ответственность за ущерб, нанесенный принятыми им чрезвычайными мерами, и такое положение может вызвать трудности для операторов в различных странах, если на них будет распространяться режим конвенции в ее настоящем виде. Для того чтобы более полно разработать режим ответственности оператора и защитить его законные интересы, конвенция должна способствовать усилению его готовности принять на себя ответственность и, таким образом, принимать меры, направленные на сокращение ущерба, нанесенного грузу. Это полностью соответствует целям конвенции.

4. Г-жа СКОВБИ (Дания) говорит, что, насколько она понимает, предложение Китая охватывает случаи, когда оператору известно о том, что груз является опасным. Согласно сложившемуся у нее мнению о конвенции, если оператору известно о том, что груз является опасным, он может принять это во внимание, установив, возможно, более высокий сбор за предоставляемые им услуги, чем обычно; вопрос о его ответственности будет решаться согласно статье 5, и он должен будет уплатить компенсацию в соответствии со статьей 6. В предложении Китая, однако, ничего не говорится о компенсации в том случае, когда оператор принял в свое ведение груз, зная о том, что он является опасным, а в этом случае груз не может рассматриваться в качестве опасного для оператора. Предложение строится на основе Гамбургских правил, однако необходимо учитывать, что Гамбургские правила регулируют весьма конкретные вопросы морской перевозки и что оператор транспортного терминала расположен на суше и его деятельность регулируется не только нормами права, касающимися морской перевозки.

5. Г-н ХЕРБЕР (Германия) рекомендует Конференции отклонить предложение Китая. Новый подпункт затрагивает ситуацию, когда оператору известно об опасном характере груза, однако логически, он не подходит для включения в эту статью, поскольку подобная ситуация не предусматривается вступительной формулировкой, которая будет распространяться и на него. С тем чтобы учесть предложение Китая, весь текст существующей статьи должен быть сведен в единый пункт, а предложенный подпункт (с) должен стоять вторым пунктом. Столь значительные редакционные изменения, предпринятые для того, чтобы в последний момент выработать общую норму, сопряжены с большим риском.

6. Если оператору терминала известно о том, что какой-либо конкретный груз является опасным, он должен достичь определенного соглашения по этому вопросу со своим партнером по договору; несомненно, они вполне способны решить этот вопрос между собой. Не стоит и говорить о том, что в случае опасности для людей оператор обязан принять меры предосторожности. На этом этапе, когда работа над текстом продвинулась уже очень далеко, включение предложения Китая было бы опасным. По его мнению, пробел, на заполнение которого направлено это предложение, не вызовет сколь-либо существенных трудностей.

7. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции провести голосование по предложению в первом пункте документа A/CONF.152/L.3.

8. За предложение подано 2 голоса против 17 при 17 воздержавшихся. Предложение не принимается, поскольку оно не получило требуемого большинства в две трети голосов.

9. Г-н ВАН Янян (Китай) высказывает сожаление в связи с тем, что по техническим причинам предложение его делегации не было распространено среди делегаций в Первом комитете. Он снимает оставшуюся часть предложения.

10. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что это предложение является интересным и что его следовало бы обсудить в Первом комитете.

11. Статья 9 принимается 28 голосами против 1 при 7 воздержавшихся.

12. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты), разъясняя мотивы голосования, говорит, что эта статья названа "Специальные правила об опасном грузе"; в ней рассматриваются обстоятельства, когда опасный груз передается оператору, который не осведомлен о его опасном характере. В ней не рассматриваются связанные с охраной окружающей среды требования, предъявляемые к обработке таких грузов, или права оператора на компенсацию, которая покрыла бы его ответственность перед третьими сторонами.

Статья 10

13. Статья 10 принимается 32 голосами против 1 при 3 воздержавшихся.

14. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация проголосовала за статью 10, исходя из понимания, что эта статья в ее настоящем виде устанавливает, что оператор транспортного терминала может удерживать груз в целях обеспечения компенсации неуплаченных сборов, причитающихся за хранение груза, как в течение периода его ответственности, так и после этого. Таким образом, оператор сможет потребовать возмещения убытков в связи с хранением после передачи им груза в распоряжение лица, уполномоченного принять его. Кроме того, согласно статье 10 (3), оператор может продать груз для покрытия таких сборов при условии соблюдения надлежащих процессуальных требований государства, в котором находится груз.

Статья 11

15. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) высказывает сомнение по поводу использования в пункте 4 слова "apprehended" ("предполагаемой"), которое, когда оно употребляется на английском языке в обычном контексте, связано с преступной деятельностью или с такими эмоциональными проявлениями, как страх.

16. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Редакционный комитет, несомненно, принял решение придерживаться соответствующей формулировки Гамбургских правил, в которой используется это же слово.

17. Статья 11 принимается 32 голосами против 1 при 3 воздержавшихся.

18. Г-н ОТИАЙ (Япония), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация воздержалась, поскольку у нее имеются большие опасения, что упоминание в пункте 4 о перевозчике может вызвать серьезные трудности. Если перевозка груза подразделяется на несколько этапов, то о каком перевозчике идет речь в этом пункте? Например, если в перевозке участвуют три перевозчика, то кто будет охватываться употребленным термином "перевозчик": первый перевозчик, второй перевозчик, последний перевозчик или же все они? Во-вторых, если перевозчик, упомянутый в пункте 4, не имеет отделения или конторы для поддержания связей в стране, в которой оператор предоставляет транспортные услуги, то будет ли перевозчик должен прибыть в такую страну и предоставить оператору все разумные возможности для проверки и счета груза? Если это так, то этот пункт может наложить на перевозчика очень жесткие обязательства. Конференция созвана для обсуждения вопросов, связанных с оператором, а не с перевозчиком; при решении вопросов, связанных с наложением обязательств на перевозчиков, следует проявлять чрезвычайную осторожность.

Статья 12

19. Статья 12 принимается 29 голосами при 7 воздержавшихся, при этом никто не голосовал против.

Статья 13

20. Статья 13 принимается 34 голосами при 1 воздержавшемся, при этом никто не голосовал против.

Статья 14

21. Статья 14 принимается 36 голосами, при этом никто не голосовал против.

Статья 15

22. Статья 15 принимается 31 голосом при 5 воздержавшихся, при этом никто не голосовал против.

23. Г-н РУСТАНД (Швеция), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация воздержалась, поскольку из текста статьи исключены слова "или вытекают из нее".

Статья 16

24. Статья 16 принимается 36 голосами, при этом никто не голосовал против.

25. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Конференция завершила рассмотрение статей, утвержденных Первым комитетом (A/CONF.152/11). Он предлагает перейти к рассмотрению статей, утвержденных Вторым комитетом (A/CONF.152/12).

Статья 17

26. Статья 17 принимается 36 голосами, при этом никто не голосовал против.

Статья 18

27. Статья 18 принимается 35 голосами, при этом никто не голосовал против.

Статья 19

28. Статья 19 принимается 36 голосами, при этом никто не голосовал против.

Статья 20

29. Статья 20 принимается 33 голосами против 1.

Статья 21

30. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты), внося предложение его делегации, содержащееся в документе A/CONF.152/L.7, говорит, что его делегация с большим нежеланием возвращается к вопросу, которому Конференция уже уделила много времени. Обсуждения указали на малую вероятность того, что к конвенции будут сделаны какие-либо оговорки. Однако в результате решения, которое вчера приняла Конференция по поправке к тексту статьи 1, утвержденному Первым комитетом (A/CONF.152/SR.6, пункт 32), его правительство будет вынуждено сделать оговорку, с тем чтобы обеспечить защиту важного вопроса публичного порядка Соединенных Штатов. Суть предложения его делегации намеренно ограничена решением этой конкретной вызывающей озабоченность проблемы, т.е. вопросом о стивидорах. Его делегацией было высказано мнение, что принятие этого предложения будет означать необходимость добавления определения термина "стивидор" в статью 1, однако он не считает это необходимым. На предыдущем заседании некоторые делегации указали, что суды в их странах дают "Гималайской оговорке" совершенно иное толкование, чем это делают суды в его стране. Таким образом, представляется, что Соединенные Штаты Америки являются единственным государством, которое пожелает воспользоваться правом на предлагаемую оговорку.

31. Его делегация внимательно следила за работой над конвенцией как в МИУЧП, так и в ЮНСИТРАЛ в течение последних девяти лет, и, по ее мнению, конвенция будет весьма важным документом, способствующим унификации законодательного регулирования международной торговли. Например, в его стране нет федерального закона по вопросу об ответственности оператора; вместо этого в различных штатах применяется почти 50 различных законов. В некоторых штатах оператор рассматривается в качестве лица, которому доверено хранение имущества, и устанавливается его строгая ответственность за любой ущерб, причиненный грузу, в то время как в других штатах применяется принцип небрежности или договорный принцип. Экспортерам в Соединенных Штатах важно знать, что во всех странах применяется унифицированный режим ответственности, а все страны также заинтересованы в том, чтобы конвенция была ратифицирована Соединенными Штатами. За введением унифицированного режима ответственности для операторов терминалов в международной торговле вполне может последовать введение аналогичного режима для внутренней торговли.

32. Правительство Соединенных Штатов Америки не будет рассматривать вопрос о ратификации договора, если против этого будет возражать важный сектор промышленности. В настоящее время правительство пользуется поддержкой кругов, занимающихся портовыми погрузочно-разгрузочными работами, в его усилиях по унификации законодательства, однако сотрудничество этих кругов обеспечивается на основе предположения о том, что для стивидоров не будет установлено менее благоприятного режима, чем для перевозчиков. Предложение его делегации направлено на то, чтобы сохранить действующие в Соединенных Штатах юридические положения, предусмотрев возможность оговорки. До того момента, когда и Гамбургские правила, и настоящая конвенция будут универсально признаны, это предложение будет гарантировать ответственность стивидоров за любой нанесенный ими ущерб либо в соответствии с настоящей конвенцией, либо в соответствии с морским коносаментом. У них не будет преимущественного права на освобождение от ответственности согласно "Гималайской оговорке", хотя объем их ответственности и будет подлежать ограничению в 500 долл. США за каждую упаковку согласно Гаагским правилам.

33. Его делегацией предлагалось несколько поправок к этому предложению. Одна из них заключалась в замене слова "решить" в пункте 1 выражением "сделать оговорку"; другая состоит

в том, чтобы добавить слова "и другим лицам, имеющим договорные отношения с перевозчиком" после слова "стивидоры" в этом же пункте. Третья поправка, исходящая из более основополагающей идеи, заключалась в том, чтобы добавить в конце пункта слова "только при том условии, что такие не участвующие в перевозке посредники не исключают в силу этого любую ответственность". Он предлагает сначала провести голосование для определения того, пользуется ли это предложение поддержкой большинства; если это так, то на голосование могут быть поставлены различные поправки.

34. Г-н СМИТ (Австралия) говорит, что в целом его делегация не поддерживает идею о том, чтобы в конвенции предусматривалась возможность оговорок, однако, что касается конкретно рассматриваемого вопроса, то он с большим пониманием относится к позиции Соединенных Штатов. Он мог бы поддержать это предложение, если будет сочтено, что его принятие необходимо для обеспечения присоединения Соединенных Штатов к конвенции, но лишь при том четком понимании, что в государстве, которое примет эту оговорку, не участвующему в перевозке посреднику не будет разрешаться исключать свою ответственность в полном объеме.

35. Г-н БОНЕЛЛИ (Италия) говорит, что его делегация весьма сожалеет о том, что Конференция в настоящее время рассматривает в связи с текстом статьи 21 вопрос о поправке, направленной на то, чтобы предусмотреть возможность оговорок. Однако его делегация, будучи одним из авторов предложения в связи со статьей 1, которое было принято Конференцией на предыдущем заседании, в некоторой степени считает себя ответственной за создание ситуации, вызвавшей внесение предложения Соединенных Штатов. Очевидно, что Соединенные Штаты рассматривают конвенцию в качестве полезного и важного инструмента, заслуживающего самого широкого возможного признания, и, поскольку цель оговорки Соединенных Штатов заключается в решении одной конкретной проблемы, его делегация выражает готовность согласиться с ней.

36. Однако у него нет уверенности в том, что наилучший путь решения проблемы заключается в проведении голосования сначала по принципу предложения, а потом по поправкам, о которых упомянул представитель Соединенных Штатов. Текст предложения в его настоящем виде является слишком расплывчатым; он, например, предлагает добавить слово "императивными" после слова "применимыми" в пункте 1. Важно, чтобы текст статьи четко устанавливал, что стивидоры могут исключаться из сферы действия требований конвенции только в том случае, если на них распространяются императивные нормы, регулирующие перевозку груза, и что цель этой статьи не состоит в том, чтобы дать им возможность, путем принятия специального договорного условия, избежать какой бы то ни было ответственности за свои действия.

37. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что, хотя он также с некоторым пониманием относится к предложению Соединенных Штатов, ему будет трудно согласиться с включением этого предложения в статью 21. Норма о том, что никакие оговорки к конвенции не допускаются, является хорошей. Он проголосует за это предложение, если его можно будет включить в статью 1, однако воздержится в том случае, если это предложение примет форму поправки к статье 21.

38. Г-н РУСТАНД (Швеция) разделяет взгляды, высказанные представителем Италии. Хотя его первая реакция заключалась в том, чтобы возразить против возможности выдвижения оговорок, он мог бы поддержать предложение, учитывая его большую важность для Соединенных Штатов, если пункт 1 будет изменен с помощью добавления слов "только при том условии, что такие не участвующие в перевозке посредники не исключают в силу этого любую ответственность".

39. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что делегация Соединенных Штатов, несомненно, ясно осознает озабоченность других стран общего права тем, чтобы режим, установленный в отношении стивидоров, не был более благоприятным, чем тот, который устанавливается в отношении перевозчиков. Он проголосовал за предложение четырех государств в отношении статьи 1 (а) (A/CONF.152/L.5) и на настоящем заседании узнал о больших трудностях, которые принятие этого предложения создало для делегации Соединенных Штатов; поэтому он готов поддержать предложение Соединенных Штатов (A/CONF.152/L.7), хотя и с некоторыми колебаниями, поскольку его принятие, несомненно, будет иметь последствия для сферы применения конвенции.

40. Г-жа СКОВБИ (Дания) отмечает, что в отсутствие четкого определения термина "стивидор" будет, возможно, целесообразно включить после слова "стивидорам" в пункте 1 текста, предложенного Соединенными Штатами, слова "или другим аналогичным сторонам договора, независимым от перевозчика".

41. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что, хотя он с пониманием относится к принципу, лежащему в основе предложения Соединенных Штатов, он решительно возражает против того, чтобы в статье об оговорках было предусмотрено исключение. Конвенция будет оставаться в силе в течение многих лет, и с течением времени причины, заставившие предусмотреть исключение, забудутся. Надлежащим местом для положения, предложенного Соединенными Штатами, является типовой договор, а не международная конвенция, направленная в первую очередь на решение вопросов, связанных с операторами транспортных терминалов.

42. После краткого обсуждения процедурных вопросов, в котором приняли участие г-н БОНЕЛЛ (Италия) и г-н МЕЩЕРЯК (Украинская Советская Социалистическая Республика), ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции провести предварительное голосование по принципу, отраженному в предложении Соединенных Штатов в документе A/CONF.152/L.7. Если будет получено необходимое большинство в две трети голосов, то может быть создана небольшая рабочая группа для изменения редакция текста предложения в целях постановки его на официальное голосование. Если большинства голосов набрано не будет, то предложение будет считаться отклоненным.

43. За предложение подано 12 голосов против 11 при 11 воздержавшихся. Предложение не принимается, поскольку принцип, отраженный в предложении Соединенных Штатов, не набрал требуемого большинства в две трети голосов.

44. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) предлагает исключить статью 21 из конвенции.

45. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что это предложение выдвигается на чрезвычайно продвинутом этапе работы Конференции. Он предлагает Конференции провести голосование по тексту статьи 21, утвержденному Вторым комитетом.

46. Статья 21 принимается 23 голосами против 4 при 8 воздержавшихся.

Статья 22 (A/CONF.152/L.4)

47. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство), внося предложение делегации Нидерландов и делегации своей страны в отношении статьи 22 (1) (A/CONF.152/L.4), говорит, что в статье 14 конвенции содержится конкретная ссылка на ее международный характер. Текст, утвержденный Вторым комитетом, предполагает, что для вступления конвенции в силу требуется, чтобы ее ратифицировали, приняли, утвердили или присоединились к ней только пять государств. Целью конвенции является заполнение некоторых пробелов в имеющихся конвенциях в области перевозки грузов, для вступления в силу многих из которых требуется значительно большее число стран: например, 20 - для Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов и 30 - для Конвенции о международных смешанных перевозках груза. По Висбийскому протоколу к Гаагским правилам требуется 10 ратификаций или присоединений, а также оговаривается, что пять государств из числа ратифицировавших Протокол или присоединившихся к нему должны обладать определенным минимальным тоннажем судов под их флагом. Для того чтобы действительно унифицировать международное торговое право и обеспечить, чтобы конвенция пользовалась достаточным авторитетом и расценивалась серьезно, для ее вступления в силу необходимо установить абсолютный минимум участников в 10 государств.

48. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что все делегации не только надеются, но и верят в то, что государства, которые они представляют, самым серьезным образом рассмотрят вопрос ратификации конвенции. Было бы, однако, заблуждением полагать, что принятие какого-либо документа является само по себе достаточным стимулом для того, чтобы государства начали процесс его ратификации. На практике многие государства склоняются к тому, чтобы отложить этот шаг до вступления документа в силу. Учитывая накопленный за долгое время опыт, он высказывает убеждение в том, что необходимое число ратификаций или аналогичных действий должно быть сохранено на возможно более низком уровне. Соответственно он самым решительным образом высказывается за текст статьи 22 в его настоящем виде.

49. Г-н РОМАН (Бельгия) и г-н РОЖАНАФРУК (Таиланд) высказываются в поддержку предложения, внесенного Нидерландами и Соединенным Королевством.

Заседание закрывается в 12 час. 30 мин.

8-е пленарное заседание

Среда, 17 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

Председатель: г-н АБАСКАЛЬ (Мексика)

A/CONF.152/SR.8*

РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ В СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 44/33 ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ ОТ 4 ДЕКАБРЯ 1989 ГОДА (пункт 9 повестки дня) (окончание)

*Включает документ A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1 от 1 апреля 1992 года.

Проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (продолжение) (A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.6)

Статья 22 (окончание) (A/CONF.152/L.4).

1. Г-н РУСТАНД (Швеция), сославшись на заявление, сделанное представителем Италии на 7-м пленарном заседании, говорит, что страны должны основывать свои решения о том, ратифицировать ли конвенцию или нет, на существовании ее положений, а не на действиях других стран. Поэтому он не может поддержать совместное предложение Нидерландов и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (A/CONF.152/L.4).
2. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) говорит, что его делегация в принципе не возражает против совместного предложения, однако предпочла бы, чтобы соответствующее изменение было внесено в статью 1, а не в статью 22.
3. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) говорит, что его делегация по-прежнему считает, что конвенция должна вступить в силу по получении пяти ратификационных грамот или документов о принятии, утверждении или присоединении, что объясняется особым характером конвенции и тем, каким образом она увязана с нуждами каждой конкретной страны. Возможно, Конференции также следует учитывать прецедент включения требования о пяти грамотах или документах, который был установлен Висбийским протоколом к Гаагским правилам.
4. Г-жа ЭРИКССОН (Финляндия) говорит, что ее делегация твердо поддерживает первоначальный текст, содержащий требование о сдаче на хранение пяти грамот или документов, по причинам, изложенным представителями Италии и Швеции. Опыт показал, что в целом присоединение к конвенции становится более привлекательным для государств после ее вступления в силу. Некоторые статьи конвенции были сформулированы с учетом Гамбургских правил, и тот факт, что эти правила, как ожидается, вступят в силу в ближайшее время, для чего необходима только еще одна грамота или документ, является хорошим доводом в пользу включения в настоящую конвенцию более низкого количественного требования.
5. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды) напоминает Конференции, что делегации Германии и ее страны предложили во Втором комитете установить для вступления в силу требование о сдаче на хранение 15 грамот или документов. Это предложение было отклонено лишь незначительным большинством голосов: 8 против 5. Поэтому совместное предложение (A/CONF.152/L.4) следует рассматривать в качестве компромиссного.
6. Г-н СОЛИМАН (Египет) поддерживает совместное предложение, учитывая, что 10 документов или грамот представляют собой наименьшее число, необходимое для обеспечения эффективности конвенции.
7. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) высказывается в поддержку настоящей редакции текста, согласно которой требуется сдача на хранение пяти грамот или документов. Хотя обычно нежелательно устанавливать требуемое число на слишком низком уровне, возможность вступления Гамбургских правил в силу в ближайшем будущем является доводом в пользу принятия решения об установлении для настоящей конвенции требования о пяти грамотах или документах.
8. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции проголосовать совместное предложение (A/CONF.152/L.4).
9. Предложение отклоняется 19 голосами против 9 при 8 воздержавшихся.
10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции провести голосование по статье 22, как она содержится в документе A/CONF.152/12.
11. Статья 22 принимается 25 голосами против 4 при 6 воздержавшихся.

Статья 23

12. Статья 23 принимается 34 голосами, при этом никто не голосовал против.

Статья 24

13. Статья 24 принимается 35 голосами, при этом никто не голосовал против.

Статья 25

14. Статья 25 принимается 34 голосами, при этом никто не голосовал против.

Преамбула (A/CONF.152/L.6)

15. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты), внося предлагаемую преамбулу (A/CONF.152/L.6) от имени ее авторов, говорит, что в первом и втором пунктах разъясняются цель конвенции и причины ее подготовки. Третий пункт взят из резолюции Генеральной Ассамблеи 44/33, содержащей призыв к созыву Конференции.
16. Г-н РАО (Индия) говорит, что, хотя в принципе его делегация может поддержать предлагаемую преамбулу, она считает, что во втором пункте слова "за утрату, повреждение или задержку таких грузов" должны быть приведены в соответствие со статьей 5(1) и гласить: "за ущерб, являющийся результатом утраты и повреждения груза, а также задержки в передаче груза".
17. Г-н БЕРОДО (Франция) говорит, что в целом он приветствует предлагаемую преамбулу, в которой излагаются общие идеи, лежащие в основе всего текста, и выражаются принципы, которых придерживались его авторы. Однако было бы более логично, если бы третий пункт шел первым, с тем чтобы последовательность изложения шла от общего к частному. Кроме того, слова "вновь подтверждая свою убежденность" в этом пункте следует изменить на "подтверждая свою убежденность". И, наконец, учитывая политические изменения, которые происходили в течение последних двух лет, слова "между всеми государствами" в этом же пункте следует исключить, поскольку становится все более ясно, что экономическое сотрудничество может устанавливаться непосредственно между отдельными лицами и что роль государства в качестве посредника быстро ослабевает.
18. Г-н МОРАН (Испания) говорит, что он может согласиться с предложением Франции об изменении очередности пунктов. Что касается предложения о том, чтобы исключить слова "между всеми государствами", то, несмотря на политические изменения в течение последних двух лет, они не противостоят общему духу этого пункта и их следует сохранить. Он не может поддержать предложение представителя Индии и считает, что нет необходимости в приведении преамбулы в соответствие с любой конкретной статьей в тексте конвенции; преамбула должна скорее носить общий характер и отражать причины подготовки конвенции.
19. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что предложение представителя Индии является правильным как с логической, так и с грамматической точки зрения. В свете замечаний, сделанных представителем Испании, он предложил бы, однако, чтобы эта формулировка гласила, возможно, следующее: "за утрату, повреждение или задержку в доставке таких грузов". Что касается предложения Франции об изменении очередности пунктов, то, со стилистической точки зрения, уместно, чтобы в качестве наиболее значимого пункта цитата из очень важной резолюции Генеральной Ассамблеи была приведена в последнюю очередь.
20. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) поддерживает предложение Франции об изменении очередности пунктов, однако не поддерживает исключение слов "между всеми государствами". Он выражает согласие с представителем Индии в том, что было бы предпочтительно привести текст второго пункта в соответствие со статьей 5 при условии внесения стилистических изменений, предложенных представителем Филиппин, за тем исключением, что слова "в доставке такого груза" он предпочел бы заменить словами "в передаче груза", как это имеет место в статье 5.
21. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды) говорит, что, насколько она понимает конвенцию, ответственность за груз несут и перевозчик, и оператор; перевозчик - в отношении другой стороны договора о перевозке, а оператор терминала - в отношении другой стороны своего договора. Поэтому она предлагает исключить слова "ни в ведении перевозчиков, ни в ведении владельцев грузов, а" из первого пункта, который в этом случае будет гласить следующее: "Учитывая проблемы, создаваемые неопределенностью в отношении правового режима, применимого к грузам в процессе международной перевозки, когда такие грузы находятся в ведении операторов транспортных терминалов в международной торговле".
22. Г-н ТАРКО (Австрия) поддерживает предложение Нидерландов, мнения, высказанные Италией в отношении второго пункта, и предложение Франции об изменении очередности пунктов.
23. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что его делегация согласна с общей идеей, лежащей в основе третьего пункта предлагаемой преамбулы, но в то же время не убеждена в том, что конвенция сама по себе отвечает интересам развивающихся стран, хотя прогрессивное согласование права и отвечает их интересам. В стремлении заполнить пробелы, оставленные существующими конвенциями, настоящий проект конвенции слишком быстро продвинул регулирование слишком далеко вперед. Поэтому его делегация будет вынуждена воздержаться при голосовании по преамбуле.
24. Г-н РУСТАНД (Швеция) поддерживает предлагаемую преамбулу при изменении очередности пунктов, как это было предложено представителем Франции.

25. Г-жа ПЬАДЖИ ДЕ ВАНОССИ (Аргентина) поддерживает проект преамбулы с внесенной представителем Франции поправкой, однако не может согласиться с предложением представителя Индии.

26. Г-н СМИТ (Австралия) поддерживает предложение Франции об изменении очередности пунктов. По мнению его делегации, предложение представителя Нидерландов является необходимым для обеспечения того, чтобы преамбула точно отражала сферу применения конвенции. Он может согласиться с предложением Индии с внесенными представителем Филиппин изменениями.

27. Г-н РАО (Индия) высказывает мнение, что в статье 5 чрезвычайно важным является тот момент, что задержка в доставке груза вызовет возникновение ответственности согласно конвенции лишь в том случае, когда она приводит к возникновению убытков, так как основную озабоченность вызывает именно эта проблема. Цель его поправки состояла в том, чтобы исправить создаваемое проектом преамбулы впечатление, что ответственность может существовать за простую задержку в доставке: представляется, что это впечатление нашло свое отражение в формулировке, предложенной представителем Филиппин.

28. Г-н РОЖАНАФРУК (Таиланд), выступая в защиту простоты формулировок пунктов преамбулы, предлагает следующую измененную редакцию второго пункта:

"Намереваясь облегчить движение грузов посредством принятия унифицированных норм, касающихся ответственности операторов транспортных терминалов, которая не охвачена законами о перевозке, основанными на конвенциях, применимых к различным видам транспорта".

29. Г-н ПАМБУ-ЧИВУНДА (Габон) предлагает разделить третий пункт на две части и поместить их в начале и конце преамбулы. В первой из этих частей будет подчеркиваться, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли должны сокращать или устранять правовые препятствия в международной торговле. Во второй части будет подчеркиваться особая роль конвенции в содействии достижению целей, установленных в заключительных строках первоначального проекта преамбулы. Такое изменение структуры текста позволит устранить нереалистическую предпосылку, что согласование и унификация права международной торговли будут в значительной степени способствовать экономическому сотрудничеству на основе равенства, справедливости и общих интересов. Он высказывает предположение о том, что, возможно, следует создать рабочую группу для выработки проекта новой преамбулы при учете его предложений и предложений других представителей.

30. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что предложение представителя Габона, выходящее за рамки простой поправки, представлено не в надлежащий момент. Поэтому он не считает, что это предложение может быть поставлено на обсуждение.

31. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) и г-н ШАТАНИ (Ливийская Арабская Джамахирия) высказывают мнение, что Конференция, возможно, сможет обсудить предложение Габона.

32. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство) поддерживает поправку, которая была предложена представителем Нидерландов и которая имеет существенное значение с точки зрения толкования конвенции в будущем.

33. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование поправку Франции о том, чтобы сделать третий пункт проекта преамбулы (A/CONF.152/L.6) первым пунктом.

34. Предложение принимается 21 голосом против 5 при 9 воздержавшихся.

35. Г-н ПАМБУ-ЧИВУНДА (Габон) просит провести голосование по его поправке к первоначальному последнему пункту преамбулы и предлагает, чтобы три строки, заканчивающиеся словами "в международной торговле", были изменены следующим образом: "Считая, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли должны содействовать сокращению или устранению правовых препятствий в международной торговле". Эти слова следует включить в отдельный пункт, который должен стать первым пунктом преамбулы.

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции проголосовать поправку, предложенную Габоном.

37. Поправка отклоняется 18 голосами против 3 при 15 воздержавшихся.

38. Г-н БЕРОДО (Франция) снимает свое предложение об исключении слов "между всеми государствами" из пункта, который первоначально был последним, а теперь является первым.

39. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции проголосовать поправку, предложенную Нидерландами к пункту проекта преамбулы, который первоначально являлся первым, а теперь является вторым, об исключении слов "не находятся ни в ведении перевозчиков, ни в ведении владельцев грузов, а".

40. Было подано 15 голосов "за", 14 голосов "против" при 9 воздержавшихся. Предложение не принимается, поскольку оно не набрало требуемого большинства в две трети голосов.

41. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции проголосовать поправку, предложенную Таиландом к пункту проекта преамбулы, который первоначально являлся вторым, а в настоящее время является последним.

42. Поправка отклоняется 14 голосами против 7 при 17 воздержавшихся.

43. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции проголосовать предложение Филиппин, с внесенными Италией поправками, заменить слова "за утрату, повреждение или задержку таких грузов" в последнем пункте словами "ответственности за утрату, повреждение или задержку в передаче таких грузов".

44. Поправка принимается 20 голосами против 2 при 17 воздержавшихся.

45. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции проголосовать проект преамбулы (A/CONF.152/L.6) с внесенными поправками.

46. Преамбула с внесенными поправками принимается 35 голосами при 3 воздержавшихся, при этом никто не голосовал против.

ПРИНЯТИЕ КОНВЕНЦИИ И ДРУГИХ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ, А ТАКЖЕ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОГО АКТА КОНФЕРЕНЦИИ (пункт 10 повестки дня) (A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.1, L.6)

47. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что Конференция, возможно, упростила процесс принятия решений, особенно в комитетах, с помощью проведения в ряде случаев не официального, а предварительного голосования. По его мнению, стремление к консенсусу иногда приводило к чрезмерной спешке в работе на уровне комитетов. Теперь, когда настал момент голосования по конвенции в целом, важно, чтобы делегации заняли ясную позицию. Поэтому он просит провести по проекту конвенции в целом поименное голосование.

48. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции проголосовать проект конвенции в целом (A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.6) с внесенными поправками.

49. По просьбе представителя Филиппин проводится поименное голосование.

50. Согласно жеребьевке, проведенной Председателем, Лесото предлагается проголосовать первым.

Голосовали за: Австралия, Австрия, Аргентина, Белорусская Советская Социалистическая Республика, Болгария, Габон, Гвинея, Германия, Дания, Египет, Израиль, Индия, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Канада, Китай, Корейская Республика, Лесото, Мексика, Нигерия, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Таиланд, Украинская Советская Социалистическая Республика, Филиппины, Финляндия, Франция, Швеция, Югославия, Япония.

Голосовали против: Никто не голосовал против.

Воздержались: Бельгия, Индонезия, Ливийская Арабская Джамахирия, Нидерланды, Саудовская Аравия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Турция.

51. Конвенция в целом, с внесенными в нее поправками, принимается 31 голосом при 7 воздержавшихся, при этом никто не голосовал против.

52. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство), выступая по мотивам голосования, говорит, что его делегация воздержалась при голосовании по Конвенции в целом. Она не проголосовала против текста Конвенции по двум причинам. Во-первых, Соединенное Королевство разделяет всеобщую приверженность согласованию и унификации права международной торговли. Во-вторых, она с уважением относится к огромным усилиям, которые в течение многих лет прилагали очень много людей для выработки Конвенции; речь идет в первую очередь о секретариатах МИУЧП и ЮНСИТРАЛ, но также и о представителях многих стран, которые за эти годы приняли участие в заседаниях.

53. Тем не менее результаты работы не изменили мнения правительства Соединенного Королевства и, что еще более важно, британских коммерческих кругов о том, что новая Конвенция не будет содействовать международной торговле. Говоря о "коммерческих кругах", он имеет в виду всех заинтересованных в этих вопросах лиц: операторов транспортных терминалов, отправителей грузов и перевозчиков, а также страховщиков всех этих лиц. Этот вывод обусловили два аспекта Конвенции. Во-первых, тот факт, что будут охвачены многочисленные и разнообразные операторы от мелких портовых погрузочно-разгрузочных фирм до операторов крупных контейнерных терминалов, а также различные осуществляемые ими операции, приведет к возможности противоречивого и неопределенного толкования Конвенции. Те моменты неопределенности, которые остались в тексте, уже обсуждались: они связаны, например, с определением термина "перевозчик" и периодом ответственности, установленным в статье 3. Эти моменты неопределенности вызывают сожаление уже сами по себе. Но что более важно, они означают, что затраты различных заинтересованных сторон сокращены не будут, поскольку всем этим сторонам будет по-прежнему необходимо обеспечивать полное страховое покрытие грузов.

54. Второй момент, вызывающий озабоченность у его делегации, связан с жесткими, хотя и не абсолютными, основаниями ответственности, которые установлены в статье 5 и которые в сочетании с отсутствием общего предела в статье 6 и возможностью нарушения пределов даже в связи с действиями служащего или агента, как это устанавливается в статье 8, создадут острые проблемы с точки зрения страхового покрытия, о чем его делегация говорила в Первом комитете. Он выражает надежду, что все государства, на территории которых имеются транспортные терминалы, весьма тщательно рассмотрят этот вопрос при принятии решения о ратификации Конвенции. Мало вероятно, что Соединенное Королевство будет в числе ратифицировавших Конвенцию государств.

55. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что его делегация, хотя она и проголосовала за Конвенцию, испытывает некоторые трудности юридического характера в связи с ее текстом. Он считает, что отсутствие ясности в некоторых положениях вызовет неопределенность и приведет к задержкам и трудностям в применении Конвенции. Он упомянул, в частности, об отсутствии сколько-нибудь ясного понимания по вопросу о продолжительности периода ответственности, установленного в статье 3. Нормы статьи 8, касающиеся утраты права на ограничение ответственности, и решения Конференции по нормам, регулирующим вопрос об ответственности по существу, наложат на операторов неоправданно большое бремя по сравнению с обязанностями перевозчиков по существующим правовым нормам. Эти недостатки Конвенции увеличат ответственность операторов и их затраты, что будет скорее препятствовать, чем содействовать развитию международной торговли. Однако тот факт, что его делегация поддержала Конвенцию, свидетельствует о приверженности его страны принципам прогрессивного согласования права международной торговли и о поддержке ею напряженной работы ЮНСИТРАЛ и МИУЧП.

56. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что его делегация проголосовала за Конвенцию в целом, поскольку в статье 15 указывается, что Конвенция не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут возникать на основании какой-либо международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов, или на основании какого-либо национального закона, который приводит в действие такую конвенцию. Поскольку стивидоры могут пользоваться некоторыми правами перевозчика, возникающими на основании Гаагских правил, то, согласно статье 15, сохраняется возможность выбора использования прав перевозчика по Гаагским правилам.

57. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды) говорит, что ее делегация воздержалась при голосовании по Конвенции в целом по причинам, которые она уже указала в Первом комитете. Она присоединяется к взглядам, высказанным представителем Соединенного Королевства.

58. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что, хотя его делегация поддерживает принцип, воплощенный в Конвенции, она воздержалась при голосовании Конвенции в целом по причинам, аналогичным тем, которые изложил представитель Соединенного Королевства.

ПОЛНОМОЧИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ НА КОНФЕРЕНЦИИ (окончание) (пункт 6 повестки дня)

b) ДОКЛАД КОМИТЕТА ПО ПРОВЕРКЕ ПОЛНОМОЧИЙ (A/CONF.152/8)

59. Г-н ХОРНБИ (Канада), Председатель Комитета по проверке полномочий, представляет доклад Комитета (A/CONF.152/8). Перечисленные в пункте 4 государства являются государствами, полномочия которых были представлены к 15 апреля 1991 года либо официально, либо в виде телеграммы, факсимиле, письма или вербальной ноты. Изучив эти полномочия, Комитет рекомендует Конференции в пункте 9 своего доклада принять следующий проект резолюции:

"Конференция,

изучив доклад Комитета по проверке полномочий,

утверждает доклад Комитета по проверке полномочий".

60. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) отмечает, что некоторые государства, перечисленные в пункте 4 доклада, еще не представили официальных полномочий, как это требуется правилом 3 правил процедуры Конференции, но ожидается, что они сделают это до закрытия Конференции. Пересмотренный вариант доклада Комитета, включающий названия тех государств, которые представили официальные полномочия к соответствующему моменту, будет распространен до конца Конференции.

61. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции принять, исходя из этого понимания, проект резолюции, предложенный в пункте 9 документа A/CONF.152/8.

62. Проект резолюции принимается 32 голосами против 1.

ПРИНЯТИЕ КОНВЕНЦИИ И ДРУГИХ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ, А ТАКЖЕ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОГО АКТА КОНФЕРЕНЦИИ (пункт 10 повестки дня) (окончание) (A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.1, L.6)

63. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) представляет проект заключительного акта Конференции (A/CONF.152/L.1). Заир, который сначала зарегистрировался, а затем отказался от участия в работе Конференции, должен быть исключен из списка государств-участников в пункте 3. Датой принятия Конвенции (пункт 12) стало 17 апреля 1991 года; Конвенция будет открыта для присоединения 19 апреля 1991 года.

64. Г-н БЕРДО (Франция) отмечает, что в перечень межправительственных организаций, имеющих статус наблюдателя на Конференции, не включена Центральная комиссия по судоходству по Рейну (ЦКСР), которая участвовала в работе вчерашнего заседания.

65. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции принять проект заключительного акта.

66. Проект заключительного акта Конференции принимается 36 голосами, при этом никто не голосовал против.

67. В заключение ПРЕДСЕДАТЕЛЬ выражает свою благодарность всем тем, кто способствовал успешному завершению работы над Конвенцией, и особенно МИУЧП, ЮНСИТРАЛ и ее Рабочей группе, председателям комитетов Конференции и секретариату.

Заседание закрывается в 17 час. 05 мин.

9-е пленарное заседание

Пятница, 19 апреля 1991 года, 10 час. 30 мин.

Председатель: г-н АБАСКАЛЬ (Мексика)

A/CONF.152/SR.9

ПОДПИСАНИЕ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОГО АКТА, КОНВЕНЦИИ И ДРУГИХ ДОКУМЕНТОВ (пункт 11 повестки дня) (A/CONF.152/13)

1. Делегации вызываются в алфавитном порядке для подписания Заключительного акта Конференции и, если имеются необходимые полномочия, для подписания Конвенции Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле.

ЗАКРЫТИЕ КОНФЕРЕНЦИИ (пункт 12 повестки дня)

2. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, как показала работа Конференции, международная торговля может служить не только для обмена товарами, но и для культурного обмена, а также предоставляет возможность для установления взаимопонимания и мира между народами. Он выражает признательность делегатам на Конференции, всем принимавшим участие в подготовке проекта конвенции, а также секретариату за то, что своей изобретательностью, настойчивостью, энтузиазмом и гибкостью они продемонстрировали, что торговля представляет собой путь для объединения человечества. Он особо отмечает заслуги профессора Иохима Бонелля, бывшего Председателя Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международной договорной практике, и г-на Жан-Поля Беродо, Председателя Первого комитета Конференции.

3. Он объявляет Конференцию Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле закрытой.

Заседание закрывается в 11 час. 05 мин.

КРАТКИЕ ОТЧЕТЫ ЗАСЕДАНИЙ ПЕРВОГО КОМИТЕТА

1-е заседание

Среда, 3 апреля 1991 года, 10 час. 00 мин.

Председатель: г-н БЕРОДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.1

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 предварительной повестки дня) (A/CONF.152/C.1/L.1)

1. Предварительная повестка дня (A/CONF.152/C.1/L.1) утверждается.

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

2. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание Комитета на текст, содержащийся в документе A/CONF.152/5, который в соответствии со статьей 29 правил процедуры Конференции (A/CONF.152/3) является базовым предложением для обсуждения. Комитет будет также рассматривать альтернативные предложения или поправки, которые должны представляться в письменной форме. Такие предложения или поправки будут приниматься простым большинством голосов, и любые государства, которые воздержатся от голосования, будут считаться не участвующими в голосовании.

3. Он предлагает Комитету начать с рассмотрения более существенных положений проекта конвенции, оставив менее существенные - статьи 2, 13, 14 и 20 - на более поздний срок.

4. Предложение принимается.

Статья 1(a) (A/CONF.152/C.1/L.6)

5. Г-н ШРОК (Германия), представляя свою поправку к статье 1(a) (A/CONF.152/C.1/L.6), говорит, что в ходе подготовки к Конференции, начатой в Риме в Международном институте унификации частного права (МИУЧП), сфера применения Конвенции была существенно расширена. В пояснительном докладе МИУЧП была выражена точка зрения о том, что как бы ни было желательно установить единообразную ответственность в отношении посредников, обрабатывающих груз, пытаться сделать это на данном этапе было бы нереалистично. Тем не менее представленный Комитету проект текста, который был подготовлен Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), предусматривает положения в отношении посредников, обрабатывающих груз. Его делегация разделяет точку зрения, выраженную недавно в статье журнала *Journal of Maritime Law and Commerce*, о том, что определение "оператора", предлагаемое в проекте текста, предполагает, что оператор может оказывать услуги в отношении груза в районе, в котором он имеет право доступа или в котором он может действовать, включая услуги, которые могут быть предоставлены на борту судна, такие, как погрузка, разгрузка, штипка или размещение. Хотя его делегация ни в коем случае не выступает против расширения сферы применения Конвенции, она тем не менее полагает, что в определении, содержащемся в статье 1(a), должно ясно говориться о том, что обработка груза включена в функции операторов транспортных терминалов: фраза "принять в свое ведение" является недостаточной, чтобы передать эту мысль. Необходимо внести какое-то добавление, чтобы предусмотреть ситуации, отличные от той, когда грузы перевозятся транспортом, к которому третья сторона не имеет какого-либо доступа. Его предложение должно повлечь соответствующие поправки к статье 1(c) и к статье 3, однако их можно было бы обсудить на более позднем этапе.

6. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) считает, что предлагаемое добавление ясности не внесет, так как фраза "или обработать" является слишком общей. По его мнению, фраза "принять в свое ведение" является достаточной, чтобы охватить те многочисленные ситуации, которые могут быть связаны с потенциальной ответственностью оператора. Была упомянута работа, проделанная МИУЧП в 1972 году, однако тогда она касалась главным образом деятельности операторов, связанной с хранением груза. Последующее изучение работы операторов терминалов, проведенное секретариатом ЮНСИТРАЛ по многим странам, показало, что по сути дела хранение уже не является единственным видом деятельности операторов, и в этой связи внимание в настоящее время сосредоточивается на других видах деятельности. Поэтому было решено в аналогичном положении Гамбургских правил использовать термин "в ведение" как наилучший способ определения лица или предприятия, отвечающего за груз.

7. Г-н РУСТАНД (Швеция) выражает согласие с представителем Германии относительно того, что термин "принять в свое ведение" является, по-видимому, недостаточно конкретным; он уже вызвал некоторую дискуссию в ходе подготовительной работы, а также на предыдущей сессии ЮНСИТРАЛ в 1989 году. Часто случается так, что груз оставляют на причале для дальнейшей обработки без каких-либо конкретных инструкций, касающихся его назначения: в этом случае следует ли считать его "принятым в ведение" в соответствии с терминологией Конвенции? Важно, чтобы Конференция дала определение этому термину. Однако он полагает, что добавление фразы "или обработать" ясности не внесет.

8. Г-н ХОРНБИ (Канада) согласен с тем, что в связи с определением, содержащимся в статье 1(a), возникают некоторые проблемы однако не уверен, что добавление фразы "или обработать" эти проблемы снимает. С его точки зрения, в определении "транспортных услуг", содержащемся в статье 1(d), содержится четкая мысль о том, что обработка груза конвенцией предусматривается. Внимание следовало бы скорее сосредоточить на понятии, заключенном в словах "в ведение", которое уже использовалось и было определено в Гамбургских правилах. В этой связи в статью 3 можно было бы добавить новый пункт.

9. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что в начале он был склонен поддержать предложение Германии, однако сейчас, с учетом замечаний представителя Соединенных Штатов, изменил свою точку зрения. Тот факт, что понятие, передаваемое словами "в ведение", включено в Гамбургские правила, является убедительным доводом в пользу сохранения этих слов в рассматриваемом тексте. Однако он не согласен с предложением представителей Канады и Швеции о том, чтобы Конференция попыталась дать определение понятию, заключенному в словах "принять в ведение". Такая попытка вряд ли будет успешной. В ходе работы Комиссии над проектом одна из делегаций предложила исключить слова "принять груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью", с тем чтобы будущие пользователи сами дали более точное определение оператора. Такое решение вопроса представляется более предпочтительным, нежели определение, перегруженное деталями.

10. Г-н РОЖАНАФРУК (Таиланд) выражает согласие с представителем Соединенных Штатов в том, что понятие, заключенное в словах "принять в свое ведение", включает в себя и "обработку".

11. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что он не будет возражать, если будут опущены слова "принять груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью" и если в статью 1(d) будут включены слова "принятие в свое ведение" и "обработка". По его мнению, текст в его нынешнем виде является недостаточно ясным, однако он также готов принять предложение Германии, с тем чтобы проект конвенции ратифицировало как можно большее число стран.

12. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что, как показывает обсуждение, Конференция толкует понятие "принять в свое ведение" несколько шире по сравнению с другими конвенциями о перевозках. Поскольку предложение его делегации, касающееся первой фразы статьи 1(a), получило лишь ограниченную поддержку, он говорит, что намерен снять его, с тем чтобы не затягивать прения. Однако его делегация хотела бы, чтобы в протоколе было отмечено, что Конференция толкует понятие, содержащееся в словах "принять в свое ведение", значительно шире, чем, например, в Общих правилах 1989 года Шведской ассоциации стивидоров, которые ограничивают это понятие помещением груза на склад или на обнесенную забором территорию.

13. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) выражает озабоченность по поводу неопределенности понятия "принять в свое ведение". Обсуждение лишь усилило эту неопределенность. В связи с отсутствием четкого определения лица, на которого возлагается ответственность, возникает вероятность дублирования ответственности нескольких "операторов" и появления целого ряда исков и встречных исков.

14. По мнению его делегации, статья 1(a), приводимая во взаимосвязи со статьей 1(d), не включает в себя деятельность таможенных и налоговых органов.

15. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) разделяет как мнение представителя Германии о том, что понятие "принять в свое ведение" не ограничивается хранением груза на складах или на огороженных территориях, так и мнение представителя Соединенного Королевства о том, что статья 1(a) не охватывает деятельности таможенных и налоговых органов. Что же касается вопроса о точности, то, с его точки зрения, при существующем законодательстве возможность дублирования ответственности исключать нельзя.

16. Г-н ОТИАЙ (Япония) сообщает о том, что в скором времени будет распространено предложение его делегации по вопросу о стивидорах. Он просит Председателя не закрывать обсуждение этого вопроса до тех пор, пока это предложение не будет рассмотрено.

17. Г-н ЧЖАО (Китай) говорит, что его делегация толкует первое предложение статьи 1(а) как относящееся ко всему процессу, который происходит с момента, когда какое-либо конкретное лицо, которое может быть представителем портовой администрации или управления аэропорта, принимает в свое ведение груз, являющийся объектом международной перевозки, и до момента, когда это лицо передает этот груз. Такое же широкое толкование не обязательно должно найти отражение в тексте статьи, поскольку оно зафиксировано в протоколах прений.

18. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что его делегация намерена представить официальное предложение в связи с фразой "в районе, находящемся под его контролем", которую она находит слишком расплывчатой. В отличие от представителя Соединенных Штатов, он считает, что понятие, связанное с принятием в свое ведение, следует ограничить хранением груза на складе или на огороженной территории; расширение сферы ответственности будет означать рост расходов при международных перевозках и поэтому будет несовместимо с целью содействия развитию международной торговли.

19. Г-н де ГОТТРАУ (Международный союз автомобильного транспорта), выступая по приглашению Председателя и с согласия Комитета, обращает внимание на комментарии, представленные его организацией (A/CONF.152/7/Add.1). Во французском варианте статьи 1(а) правильнее было бы говорить о "... toute personne qui prend sous sa garde ...". Кроме того, следует отметить, что термин "лицо" означает в публичном и частном праве как физических, так и юридических лиц.

20. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, подытоживая обсуждение первого предложения статьи 1(а), отмечает, что предложенная Германией поправка относительно операций по обработке груза (A/CONF.152/C.1/L.6) снята. Некоторые делегации выразили озабоченность в связи с тем, что понятие "принять в свое ведение" и связанные с этим конкретные операции не получили адекватного определения. Он надеется, что различные представленные предложения будут внимательно рассмотрены и что обсуждение этого вопроса будет продолжено в связи с другими статьями, в которые включено это понятие. Ссылаясь на замечание представителя Соединенного Королевства о том, что первое предложение будет способствовать сохранению неопределенности в практике, он отмечает, что компромиссный текст, находящийся на рассмотрении Конференции, был разработан в результате продолжительного и тщательного обсуждения. Без сомнения, есть возможность для улучшения формулировки статьи, и этим мог бы заняться Редакционный комитет. Оратор предлагает оставить первое предложение в прежнем виде и спрашивает о том, хотят ли участники Конференции проголосовать это предложение.

21. Г-н ЮЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что замечание его делегации относительно статьи 1(а) касается существа вопроса и не может рассматриваться Редакционным комитетом. Он считает, что голосование по первой части статьи было бы преждевременным.

22. Г-н ОТАЙ (Япония) отмечает, что предложение его делегации, касающееся толкования статьи 1(а), еще не разработано окончательно. Оратор спрашивает, может ли он внести это предложение в устной форме до проведения какого-либо голосования по данной статье.

23. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) выражает согласие с резюме обсуждения первого предложения, представленным Председателем. Данный текст является результатом консенсуса, достигнутого Комиссией в ходе продолжительного и весьма подробного обсуждения. Оратор считает крайне нежелательным возобновление на столь позднем этапе дискуссии по вопросам существа, касающейся определения выражения "принять в свое ведение". Следует принять этот текст, если только не будет представлено четкого альтернативного предложения в письменной форме.

24. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ в связи с вопросом, затронутым делегацией Японии, говорит, что он предпочитает придерживаться процедуры внесения письменных предложений; поэтому предложение Японии будет рассмотрено после того, как оно будет распространено в письменной форме.

25. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь), разъясняя процедуру голосования, говорит, что если Председатель какого-либо из комитетов видит, что по тексту, обсуждаемому этим комитетом, имеется общее согласие, то нет оснований для того, чтобы ставить его на голосование. Голосование необходимо лишь в том случае, когда наблюдаются очевидные разногласия между делегациями. Однако на пленарных заседаниях в конце Конференции голосование должно проводиться по каждой статье.

26. В связи с предложением Японии он приводит правило 30 предварительных правил процедуры, в котором предусмотрено, что предложения обычно представляются в письменной форме, однако Председатель Конференции может разрешить внести устные поправки или предложения. В такой же мере это право распространяется и на Председателей комитетов. Поэтому разрешение на такую процедуру предоставляется по усмотрению Председателя.

27. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) выражает согласие с первоначальным замечанием Исполнительного секретаря; основной принцип должен заключаться в достижении консенсуса, в связи с чем отпадает необходимость проведения голосования. Правило 30 следует толковать в широком смысле, с тем чтобы все делегации могли представлять любые предложения, которые могут способствовать достижению на Конференции окончательного согласия.

28. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что, поскольку в статьях 3 и 5 также делалась ссылка на понятие "принятие в свое ведение", было бы целесообразнее отложить голосование до тех пор, пока не будут обсуждены все соответствующие статьи.

29. Хотя оратор выражает свое согласие с представителем Италии в том, что этот вопрос подробно обсуждался в Рабочей группе и на двадцать второй сессии Комиссии, он считает, что это не мешает проведению дискуссии по нему и на Конференции. Высказанные мнения и предложения будут внесены в краткие отчеты, которые позднее станут полезным источником информации.

30. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что если по сложным вопросам, касающимся существа, желательно вносить письменные поправки, то по более простым вопросам, таким, как исключение слова или фразы, можно принимать и устные поправки.

Заседание прерывается в 11 час. 15 мин. и возобновляется в 11 час. 55 мин.

31. Г-н РОМАН (Бельгия) выражает удивление в связи с тем, что так недвусмысленно высказывается мысль о невозможности возобновления прений по какому-либо конкретному вопросу; если бы это действительно было так, то не было бы вообще необходимости в работе над проектом и Конференция могла бы просто поставить отдельные статьи на голосование.

32. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что участникам Конференции следует проявлять сдержанность в вопросе о необходимости возобновления обсуждения.

33. Г-н БОНЕЛЛИ (Италия) считает, что поправки в принципе должны представляться в письменной форме, но в соответствующих случаях по усмотрению Председателя могут быть допущены исключения. Он не помнит каких-либо высказываний о невозможности дальнейшего обсуждения. Однако для продолжительных прений нет времени. Суть находящегося на рассмотрении Конференции текста, касающегося чрезвычайно спорного вопроса, подробно обсуждалась до его формулирования, и возобновление прений по вопросам существа на столь позднем этапе было бы нецелесообразным.

34. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) считает, что можно продолжить работу без голосования. Обсуждение статьи 1(a) было чрезвычайно полезным, а в ходе дальнейшего обсуждения может обнаружиться необходимость возобновления прений по конкретным вопросам и улучшения формулировок текста. Его делегация считает, что до проведения голосования необходимо пересмотреть некоторые определения в статье 1(a); в целом делегация Соединенного Королевства выражает надежду на то, что Комитет не будет проявлять чрезмерное стремление к тому, чтобы проводить голосование очень часто.

35. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что голосование по первому предложению статьи 1(a) пока проводиться не будет. Он предлагает участникам Конференции перейти к рассмотрению второго предложения этой статьи. Предложение Японии, касающееся противоречий между положениями Конвенции и применимыми нормами права, регулирующими перевозки, еще не было распространено, однако оно будет включено в замечания Японии в документе A/CONF.152/7.

36. Г-н ОТИЙ (Япония) говорит, что предварительный проект конвенции совершенно недвусмысленно распространялся на стивидоров даже в том случае, если они подпадают под положение консоамента, согласно которому на них распространяются льготы, предоставляемые перевозчикам в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозки. В рассматриваемом проекте конвенции не совсем четко отражен этот момент. Если конвенция не будет охватывать таких стивидоров, то она не будет применяться примерно к 90 процентам операций, которые она должна была бы охватывать. Для того чтобы конвенция приносила какую-то пользу, она должна охватывать стивидоров.

37. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что его делегация разделяет озабоченность представителя Японии относительно второго предложения статьи 1(a), в соответствии с которым можно предположить, что стивидоры будут иметь возможность выходить за пределы сферы применения конвенции, ссылаясь на положения, содержащиеся в контракте перевозчика. Цель проекта конвенции заключается в том, чтобы добиться большей унификации права, применимого в отношении пределов ответственности стивидоров и операторов транспортных терминалов в целом. Если стивидоры смогут выходить из сферы действия положений данной конвенции и иметь те же пределы ответственности, что и перевозчики, то будет нарушен сам замысел конвенции.

38. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды) обращает внимание участников Конференции на фразу, которой ее правительство предложило заменить второе предложение статьи 1(а) (A/CONF.152/7/Add.1, стр. 6). Оно выражает озабоченность в связи со смыслом этого предложения, в частности словом "ответственность". Нидерланды ратифицировали Гаагские/Висбийские правила, в соответствии с которыми перевозчик не несет ответственности за груз до его погрузки и после его разгрузки. Данное же предложение предусматривает, что перевозчик может рассматриваться как лицо, несущее в таких случаях ответственность в соответствии с конвенцией, поэтому в предложении, представленном правительством Нидерландов, слово "ответственность" было опущено.

39. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) говорит, что его делегация выступает за сохранение данной формулировки. В коде формулирования этого текста в Рабочей группе ЮНСИТРАЛ одна из основных проблем заключалась в ссылке на слово "стивидор", значение которого не является одинаковым в различных транспортных системах. Поскольку цель проекта конвенции заключается в устранении существующих пробелов, была признана необходимость более широкого понимания слова "стивидор".

40. Стивидоры не подпадают автоматически под действие положений коносамента. Действительно, этот вопрос является ключевым в переговорах между стивидорами и перевозчиками, цель которых заключается в предупреждении неоправданного расходования ресурсов и устранении вероятности двойного или даже тройного страхования. В Соединенных Штатах Америки стивидоры обычно заинтересованы лишь в ограничении своей финансовой ответственности.

41. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) полагает, что второе предложение статьи 1(а) является довольно туманным. Он согласен с тем, что термин "стивидор" имеет различный смысл в разных странах.

42. Его делегация хотела бы разъяснить, что, в том случае, когда оператор выполняет двойные функции, обусловленные его ответственностью за груз в соответствии с применимыми правилами, он не будет рассматриваться как оператор при любых обстоятельствах. Во-вторых, выражение "применимые нормы права, регулирующие перевозку", касается как национального права, так и международного права договоров.

43. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) выражает согласие с тем, что указанные нормы должны иметь максимально широкую сферу применения, в связи с чем стивидоры должны быть в принципе включены в данную конвенцию. Оратор спрашивает, действительно ли представителя Соединенных Штатов беспокоит прежде всего вопрос о том, что стивидоры не должны ставиться в худшее положение по сравнению с перевозчиками.

44. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) говорит, что сложное положение, возникшее в Соединенных Штатах в связи с переговорами между стивидорами и перевозчиками, привело к многочисленным тяжбам, которые иногда решаются в пользу стивидоров, а иногда наоборот. Например, суды отменили ряд обширных положений морских коносаментов, в соответствии с которыми средства защиты перевозчика распространяются на всех агентов или независимых подрядчиков, имеющих какое-либо отношение к перевозке грузов. Следует отметить, что стивидорам пришлось добиваться предоставления средств защиты. Многие перевозчики не склонны автоматически распространять условия своих коносаментов на стивидоров. Когда они идут на это, они требуют дополнительной оплаты. Поэтому делегация Соединенных Штатов высказала мнение о том, что на стивидоров должен распространяться такой же режим, что и на перевозчиков, другими словами, они не должны ставиться в худшее по сравнению с перевозчиками положение.

45. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) считает, что до принятия решения о пределах ответственности следует сохранить нынешний текст, возможно, внося в него поправку Японии.

46. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что, по мнению его делегации, перевозчики должны быть исключены из сферы применения проекта конвенции. В этом состоит основная мысль второго предложения статьи 1(а). Если будет сохранена формулировка этого предложения, то стивидор будет заинтересован в получении от перевозчика каких-либо средств защиты в соответствии с коносаментом или другим документом о перевозках. Его делегация согласна с тем, что, если будет выражено намерение не ставить стивидора в более тяжелое по сравнению с перевозчиком положение, этот вопрос можно будет решить лишь после принятия решения о масштабах ответственности в рамках проекта конвенции. На настоящем этапе его делегация считает, что проект конвенции должен недвусмысленно распространяться и на стивидоров.

47. Г-н РУСТАНД (Швеция) разделяет обеспокоенность представителя Канады. Нежелательно, чтобы проект конвенции создал новый пробел. По мнению его делегации, в том случае, когда оператор несет ответственность за груз в соответствии с другой применимой конвенцией, он не будет нести за него ответственность в соответствии с проектом данной конвенции. Его делегация никогда не считала, что со стивидора может сниматься предусмотренная этой конвенцией ответственность на основании положений коносамента. Он выражает сомнение в том,

что предложение Нидерландов обеспечит такое положение, когда стивидоры не смогут избежать какой-либо ответственности, и считает, что оно будет иметь обратный эффект.

Заседание закрывается в 12 час. 30 мин.

2-е заседание

Среда, 3 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРОДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.2

РАСМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 1(а) (продолжение) (A/CONF.152/C.1/L.6, L.19, L.23)

1. Г-н РАМБЕРГ (Наблюдатель, Международный морской комитет) обращает внимание на использование термина "нормы права" в проекте Комиссии (A/CONF.152/5). По его мнению, какое-либо договорное положение, например "Гималайское положение", в соответствии с которым на стивидоров распространяется защита, предоставляемая перевозчику, не равнозначно "норме права", упоминаемой во втором предложении подпункта (а), и поэтому услуги стивидоров не будут исключаться из сферы действия Конвенции. С другой стороны, на государство - участника Конвенции, которое ратифицировало Гаагские/Висбийские правила, или Гамбургские правила, или Конвенцию же о международных смешанных перевозках грузов, должны распространяться положения этих конвенций, в связи с чем независимые подрядчики получают определенные преимущества, например, могут пользоваться услугами стивидоров. Если стивидорская компания подпадает под действие таких положений, то неясно, в какой степени к ней относится второе предложение подпункта (а).
2. Говоря о статье 15 проекта, он отмечает, что, даже если на данном этапе обсуждения лица, подпадающие под нормы права, регулирующие перевозку, исключаются из сферы действия предлагаемой конвенции на основании статьи 1(а), они могут "вновь подпадать под ее действие на основании статьи 15, если на них распространяются положения уже упомянутых им конвенций.
3. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что Гамбургские правила и Гаагские/Висбийские правила защищают перевозчика и его "агентов или служащих". В силу возможного распространения на стивидоров других правовых положений они не считают себя ни агентами, ни служащими и не хотят, чтобы их таким образом классифицировали. В ходе разработки как Гамбургских правил, так и Висбийских поправок была предпринята попытка включить стивидоров в определение независимого подрядчика; в обоих случаях эта попытка не удалась, а в результате независимый подрядчик оказался не защищенным ни первыми, ни вторыми правилами.
4. У него складывается впечатление, что в ходе обсуждения Комитет упустил из виду тот факт, что данный проект конвенции не имеет отношения к конвенциям о перевозках и не преследует цель ликвидировать имеющиеся в этих конвенциях пробелы. Он подчеркивает, что стивидоры не являются перевозчиками, хотя они, возможно, и хотели бы получить некоторые преимущества, связанные с этим статусом.
5. Г-н ХЕРБЕР (Германия) полагает, что фраза "ответственность за груз в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку" может вызвать трудности, связанные с толкованием определения термина "применимые нормы". В целях подготовки четкого документа и полагая, что существует общее понимание относительно того, что означает термин "перевозчик", он предлагает следующую формулировку, являющуюся укороченным вариантом японского предложения (A.CONF.152/C.1/L.19), в качестве второй фразы статьи 1(а): "Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно является перевозчиком". По мнению его делегации, упоминание японской делегацией операторов смешанной перевозки является излишним, поскольку совершенно очевидно, что они являются перевозчиками, однако он не будет возражать против того, чтобы сохранить это упоминание.
6. Г-жа ЙОРГЕНСЕН (Дания) считает текст Комиссии вполне приемлемым. Поскольку рассматриваемые вопросы имеют большое значение, она настаивает, чтобы все предложения о внесении поправок в текст Комиссии представлялись в письменном виде и всесторонне

обосновывались. Она спрашивает, каким статусом в соответствии с проектом конвенции будут обладать субъекты, которые не считают себя стивидорами, однако выполняют функции стивидоров.

7. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) замечает, что, пытаясь учесть конкретные проблемы стивидоров в законодательстве, касающемся морских перевозок и перевозок по внутренним водным путям, в его стране давно пришли к выводу, что стивидоры, как правило, стремятся ограничить свою ответственность и добиться других законодательных преимуществ, но уклоняются при этом от выполнения связанных с этим обязанностей. Что же касается устного предложения Германии, то одним следствием его принятия явится, вероятно, возобновление прений относительно значения термина "перевозчик". Он полагает, что в конвенции следует дать определение этого термина. Он отдает предпочтение тексту Комиссии.

8. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что, хотя на первый взгляд кажется, что достоинство устного предложения Германии заключается в его ясности, тем не менее в случае более внимательного анализа оно вполне может породить неопределенное положение. Как и предыдущий оратор, он опасается, что в связи с принятием этого предложения встанет вопрос о том, что означает термин "перевозчик". Он полагает, что можно было бы в принципе принять японское предложение при условии последующего решения Комитета относительно пределов ответственности, на основании которого это предложение может быть пересмотрено.

9. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды), отметив, что представленное ее делегацией предложение относительно второго предложения статьи 1(а) (A/CONF.152/C.1/L.23) не получило поддержки, снимает его в пользу устного предложения Германии, которое ее правительство будет толковать как означающее, что перевозчик, в ведении которого находится груз до начала перевозки или после ее окончания, не будет рассматриваться для целей проекта конвенции как оператор терминала.

10. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что его делегация может поддержать устное предложение Германии, поскольку в нем лучше всего отражено четкое разграничение функций перевозчика и неперевожчика.

11. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) поддерживает устное предложение Германии. Более того, оно устраняет опасность путаницы, которая может возникнуть в результате использования в одной и той же статье терминов "принять в свое ведение груз" и "ответственность за груз".

12. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) также поддерживает устное предложение Германии, разделяя в то же время мнения, высказанные представителями Югославии и Италии.

13. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету голосовать устное предложение Германии относительно второго предложения статьи 1(а).

14. Предложение принимается 15 голосами против трех.

15. Отвечая на вопрос г-на ФИЛИПОВИЧА (Югославия), ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в соответствии с правилом 36 правил процедуры государства, которые воздерживаются от голосования, считаются не участвующими в голосовании. По этой причине он не спрашивал, кто воздержался.

16. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) считает, что следует произвести подсчет числа воздержавшихся, поскольку это предусматривается правилами процедуры.

17. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) предлагает обратиться к Редакционному комитету с просьбой сформулировать второе предложение подпункта (а) несколько тоньше, возможно, ориентируясь на предварительный проект конвенции по этому вопросу, подготовленный Международным институтом унификации частного права (МИУЧП).

18. Г-н ХЕРБЕР (Германия) говорит, что он не возражает против того, чтобы Редакционный комитет внес косметические изменения, однако предостерегает от того, чтобы передавать ему вопросы существа. Поскольку Первый комитет принял устное предложение его делегации относительно второй фразы в статье 1(а), она снимает предложение о включении этой фразы в пункт 2 документа A/CONF/152/C.1/L.6.

19. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) считает итальянское предложение вполне обоснованным. Его делегация воздержалась от голосования устного предложения Германии, так как считает, что текст Комиссии является адекватным и удовлетворяет требованиям относительно определения, которое высказал представитель Югославии.

20. Г-н ЧЖАО (Китай) согласен с представителем Италии. Его делегация воздержалась от голосования устного предложения Германии, так как значение термина "перевозчик" является неясным. Следует дать его определение, поскольку в различных правовых системах он толкуется по-разному.
21. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) предлагает, чтобы делегации, желающие улучшить текст второго предложения подпункта (а), провели неофициальные консультации и представили Комитету согласованный текст. Он указывает, что Редакционный комитет не должен заниматься вопросами существа.
22. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что в связи с принятием устного предложения Германии необходимо срочно дать определение термина "перевозчик".
23. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что определение термина "перевозчик" может быть обсуждено на более позднем этапе на основе письменных предложений.
24. Он говорит, что в случае отсутствия возражений, он будет считать, что Комитет утверждает текст статьи 1(а), содержащийся в документе A/CONF.152/5, с устной поправкой, внесенной в него Германией, и передает его Редакционному комитету.
25. Решение принимается.

Статья 1(b) (A/CONF.152/C.1/L.4)

26. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) представляет предложение своей делегации относительно подпункта (b) (A/CONF.152/C.1/L.4). Он говорит, что проект конвенции касается перевозки грузов, а не средств их транспортировки. Грузы, находящиеся в контейнерах, должны подпадать под действие конвенции, а порожние контейнеры, находящиеся на складах или в грузовых автомобилях и железнодорожных вагонах, - нет. Здесь необходимо провести четкое различие.
27. Г-н ХЕРБЕР (Германия) полагает, что лучше не делать исключений. Контейнеры, которые обрабатываются и перевозятся как груз, должны подпадать под положения конвенции; поэтому за пустые контейнеры, поврежденные в ходе транзитной перевозки, следует выплачивать компенсацию. Это предложение ведет к неоправданному исключению определенных категорий операторов терминалов.
28. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) выражает свое согласие. Совершенно очевидно, что грузы, охватываемые проектом Комиссии, включают в себя грузы, находящиеся в контейнерах, а не порожние контейнеры.
29. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) отдает предпочтение подпункту (b) в том виде, в каком он сформулирован. Было бы нелогично добавлять в подпункт (b) упоминание о территории для складирования пустых контейнеров, коль скоро географические различия такого рода для подпункта (а) были отвергнуты.
30. Г-н РОМАН (Бельгия) отмечает, что операторы принимают упакованные контейнеры без проверки их содержимого. Если груз поврежден при перевозке, то оператору будет трудно доказать, что он не несет за это ответственность.
31. Г-н ОТИАЙ (Япония) говорит, что предложение Соединенных Штатов повлечет за собой трудности, связанные с применением пункта 3 статьи 10. Будет неясно, сможет ли оператор, который оплачивает ремонт пустых контейнеров, использовать право удержания, предусмотренное в этой статье.
32. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, по мнению Комитета, термин "груз" не исключает пустые контейнеры, т.е. контейнеры, которые после разгрузки возвращаются в место отправления.
33. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) и г-жа ЙОРГЕНСЕН (Дания) выступают против предложения Соединенных Штатов.
34. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) указывает на расхождение мнений членов Комитета в отношении того, являются ли пустые контейнеры, находящиеся на территории для складирования, грузом для целей проекта конвенции. По мнению его делегации, они не являются грузом.
35. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в случае отсутствия возражений, он будет считать, что Комитет утверждает текст статьи 1(b) в том виде, в каком он сформулирован, и передает его Редакционному комитету.

36. Решение принимается.

Статья 1(с) (A/CONF.152/C.1/L.6, L.23)

37. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Комитету не нужно рассматривать предложение Германии о внесении поправки в подпункт (с) (A/CONF.152/C.1/L.6, пункт 3), поскольку оно вытекает из ее предложения по первой фразе подпункта (а), которое было отклонено.

38. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды), ссылаясь на предложение ее делегации по статье 1(с), содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.23, говорит, что оно заключается в разъяснении того, что международная перевозка груза осуществляется на основе лишь одного договора. Груз, перевозимый между двумя пунктами внутри страны и ожидающий отправки за границу по второму договору, исключается.

39. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает, что слово "определяет" было включено в проект Комиссии именно по этой причине, т.е. оператор должен быть в состоянии определить, осмотрев груз, предназначается ли он для международной перевозки. Он не обязан знакомиться с содержанием договора о перевозке.

40. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) поддерживает принцип, лежащий в основе предложения Нидерландов. Задачи международной перевозки определяются на начальной стадии, т.е. стадии подготовки договора или документов. В ряде случаев груз может не быть в действительности доставлен к месту назначения; например, он может быть похищен в ходе перевозки.

41. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) не согласен с предложением Нидерландов. Ссылка на договор о перевозке не позволит оператору определить, несет ли он ответственность за груз.

42. Г-н ШРОК (Германия) согласен, что включение в проект ссылки на сам договор выглядит проблематично, поскольку сфера действия договора не может быть проверена оператором на основе каких-либо документов или маркировок на грузе. В пункте 2 письменных замечаний по проекту (A/CONF.152/7) его правительство разъяснило, что чисто внутренние стадии поэтапной международной перевозки, - если будет определено, что они регламентируются условиями отдельных внутренних договоров о перевозке, - не должны подпадать под действие конвенции. Его делегация может согласиться с подпунктом (с) в том виде, в каком он сформулирован.

43. Г-н ХОРНБИ (Канада) возражает против исключения внутренних этапов из сферы действия конвенции. Следует предусмотреть одно положение, касающееся всех перевозок, которые определялись бы конечным пунктом назначения и охватывали как комбинированные транспортные операции, так и договоры о поэтапных перевозках. Он не поддерживает предложение делегации Нидерландов, чье толкование подпункта (с) отличается от толкования делегацией Германии.

44. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) также возражает против предложения Нидерландов. Включение ссылки на договор приведет к ненужным осложнениям.

45. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) выражает согласие. Вместе с тем настоящая формулировка подпункта (с) является неудачной и требует стилистического улучшения.

46. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды) снимает предложение своей делегации.

47. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что в связи с рассмотрением статьи 1(с) у его делегации возникли сомнения в отношении того, правильно ли сформулировано название проекта конвенции. Ее мнение по этому вопросу было изложено в ее письменных замечаниях (A/CONF.152/7/Add.2). Название конвенции следует изменить следующим образом: "Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международных перевозках грузов". Толкование понятия транспортировки в международной перевозке грузов может быть более широким, чем толкование понятия транспортировки в международной торговле, что таким образом облегчит применение конвенции при транспортировке неторговых грузов, таких, как грузы в целях оказания помощи, проведения выставок и других грузов, которые составляют значительную часть международной перевозки грузов. В ходе обсуждения статьи 1 проекта конвенции на двадцать второй сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли большинство стран пришли к мнению, что термин "груз", используемый в конвенции, включает и неторговые грузы. Деятельность по регулированию международной транспортировки грузов охватывается многими конвенциями, однако конвенции о транспортных терминалах не имеется, и было бы целесообразно ликвидировать этот пробел. В связи с этим было бы уместно название, предлагаемое Китаем в этих целях.

48. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, хотя содержание статьи 1(с) связано с названием конвенции, необходимо рассмотреть все ее статьи в совокупности, дабы убедиться в том, что

элемент международной перевозки превалирует над элементом международной торговли. Он считает, что целесообразнее рассмотреть этот вопрос после обсуждения всех основных статей проекта. В связи с этим он предлагает отложить рассмотрение предложения Китая относительно названия конвенции.

49. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) выражает согласие.

50. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что предложение его делегации о включении дополнительной фразы в статью 1 (A/CONF.152/C.1/L.6, пункт 4) связано с обсуждением статьи 1(с). Это предложение вытекает из дискуссий, проведенных с операторами транспортных терминалов, связанных не с морскими перевозками, а с перевозками железнодорожными и автомобильными. Согласно проекту статьи 1(с), перевозка считается международной, если определено, что место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах. Транспортные документы, которые сопровождают груз в таких случаях, будут иметь решающее значение для такого определения. В связи с этим его делегация считает, что было бы полезно, если бы в конвенции предусматривалось, что использование таких международных транспортных документов, как ДПГ или МГК, составляет основу международных перевозок и что использование национальных транспортных документов предполагает обратное. Его делегация признает, что в этом предложении содержится правовая норма, которая, видимо, для статьи 1 не подходит. Поэтому она готова предоставить право решать вопрос о его месте в конвенции Первому комитету или Редакционному комитету. Тем не менее она хотела бы представить существо предложения на рассмотрение Комитета.

51. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) поддерживает предложения Германии.

52. Г-н МУТЦ (Наблюдатель, Международная организация железнодорожного транспорта) согласен с идеей в первой части предложения, а именно с тем, что наличие международного транспортного документа составляет презумпцию международных перевозок, поскольку он облегчит осуществление конвенции. Он не поддерживает вторую часть, ибо она может позволить оператору транспортного терминала избежать ответственности, предусматриваемой конвенцией.

53. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что необходимо предусмотреть возможность опровержения презумпции международного характера перевозки. Если будет считаться, что груз, сопровождаемый национальным транспортным документом, не является объектом международной перевозки, это позволит операторам транспортных терминалов избежать ответственности. Выбор документа должен быть только одним из факторов при определении того, является ли перевозка международной или нет. Если будет четко указано, что возможность опровержения этой презумпции предусмотрена, то он может поддержать предложение Германии.

54. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что он в значительной мере согласен с предложением Германии. Все, что поможет оператору терминала определить свою ответственность согласно конвенции, является полезным. Вместе с тем предлагаемый метод является лишь одним из способов обеспечения этого. Возможно, предлагаемое добавление не является уместным в статье 1 и, вероятно, для него можно найти более подходящее место. Хотя оно и не является исключительной нормой, его можно рассматривать как важный шаг вперед.

55. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) говорит, что он согласен со статьей 1(с) в том виде, в каком она сформулирована. Одна непосредственная проблема, с которой столкнулась его делегация в связи с предложением Германии, заключается в том, что часто транспортные документы не определяются как национальные или международные. Например, коносамент - это всего лишь коносамент. При автомобильных и железнодорожных перевозках в Соединенных Штатах Америки, Мексике и Канаде и между ними документы, предписываемые в международных конвенциях, не используются, а используемые транспортные документы не определяются как национальные или международные. Кроме того, требование о том, чтобы международный транспортный документ был "известен оператору", накладывает на грузоотправителей непосильное бремя доказывания. Он согласен с представителем Канады в том, что необходимо предусмотреть опровержение презумпции, но проблему можно полностью решить путем исключения из обеих частей предложения Германии оговорки "который известен оператору". Таким образом, можно будет устранить весьма субъективный характер этого элемента доказывания. Однако, по мнению оратора, предложение в целом является ненужным ввиду того, что статья 1(с) в ее нынешней редакции предусматривает объективный критерий подтверждения.

56. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что лежащая в основе предложения Германии мысль о проведении более четкого различия между международными и национальными перевозками является привлекательной, однако ее развернутое изложение в конвенции вызывает серьезные проблемы. Различие между международными и национальными документами носит неопределенный характер. Документы, принятые международными организациями и имеющие соответствующие обозначения, используются и внутри стран, особенно при смешанных

перевозках. Считать такую перевозку международной лишь потому, что на используемом документе имеется штамп, отражающий его международное происхождение, дело весьма рискованное, особенно для больших стран. Кроме того, сама концепция "документа" является настолько широкой и сложной, что ее включение в статью может привести к возникновению дополнительных трудностей. Вопрос о том, является или не является данная перевозка международной, должен регулироваться критерием, изложенным в статье 1(с), без привлечения каких-либо дополнительных средств подтверждения, и такое подтверждение не должно фигурировать в качестве самостоятельной статьи или пункта в какой-либо другой части конвенции. Это лишь еще более осложнит выполнение конвенции.

57. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что, и по его мнению, предложение Германии осложнит проблему. Перевозка считается международной в силу того факта, что она осуществляется между двумя различными государствами. Использование в качестве подтверждения документов, не поддающихся проверке на месте, приведет лишь к новым осложнениям. В статье 1(с) устанавливается эффективное и логичное правило, и эту статью следует сохранить в ее нынешнем виде.

58. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) заявляет, что его делегацию в целом удовлетворяет определение, содержащееся в нынешней статье 1(с). Однако весьма важно дать ясно понять оператору терминала, что он принимает в свое ведение груз, предполагающий ответственность, предусмотренную конвенцией. Хотя он и может согласиться с некоторыми аргументами относительно субъективного характера формулировки предлагаемого дополнительного текста, он считает, что использование слова "определяет" в первоначальной редакции само по себе вносит элемент субъективности. В конвенции следует указать, каким образом должно осуществляться это определение. Оператору терминала должен предоставляться какой-либо документ или уведомление, где ясно указывается, что в соответствии с конвенцией он, возможно, будет нести ответственность за данный груз. Этот вопрос имеет важное значение, и поэтому его делегация готова поддержать предложение Германии, хотя, может быть, и не в качестве части статьи 1 и не обязательно в его нынешней редакции. Оператор терминала должен отдавать себе полный отчет в том, что он принимает груз, предполагающий ответственность.

59. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что, хотя некоторые разъяснения положений статьи 1(с), возможно, и необходимы, он не считает, что это нужно делать в той форме, как это предусматривается в предложении Германии. Когда в подпункте говорится об определении места назначения груза, возникает неясность в вопросе о том, кто должен определить это. Предположительно, это должен делать оператор или его персонал от его имени, хотя это и не явствует из текста. Оператор согласен с представителем Соединенного Королевства в том, что транспортный документ должен быть лишь одним из средств определения того, что груз предназначен для перевозки за границу. Другими средствами являются обозначение или маркировка груза. Что же касается вопроса об уведомлении оператора, затронутого представителем Соединенного Королевства, то оператор отмечает, что при нормальной практике документация представляется оператору не тогда, когда груз доставлен на терминал, а после, когда владелец груза получил его. Для разъяснения смысла слова "определяет" можно было бы после него добавить слова "или должен был бы на разумном основании определить". В этом случае можно было бы применять критерий "разумного человека", например, если груз имеет четкую маркировку, то суд не примет заявления оператора терминала о том, что он не определил его как предназначенный для международной перевозки и поэтому он не должен нести ответственности. Если это устное предложение не приемлемо для Комитета, то он готов согласиться с текстом в его нынешней редакции.

60. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что его делегация хотела предусмотреть возможность опровержения презумпции международного характера перевозки. Она снимает вторую часть своего предложения. Первая часть предложения направлена не на то, чтобы умалить значение существа подпункта (с), а лишь на то, чтобы дополнительно предусмотреть наличие известных оператору транспортных документов, где ясно обозначается международный характер перевозки, особенно в тех случаях, когда на ящиках или контейнерах имеется неправильная маркировка.

61. Г-н АСТАПЕНКО (Белорусская Советская Социалистическая Республика) заявляет, что его делегация считает подпункт (с) полностью сбалансированным. Она поддерживает мнение Соединенных Штатов и Советского Союза о том, что этот текст следует сохранить в его нынешней редакции. Она разделяет сомнения относительно предложения Германии, выраженные другими делегациями, в частности мнение Швеции. Ее позиция основана на русском тексте статьи 1(с), где с полной ясностью говорится, что оператор является тем лицом, которое фактически определяет характер груза - международный или не международный.

62. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что его делегация не может поддержать предложение Германии, поскольку трудно провести различие между внутренними и международными перевозками, особенно с помощью документации. К тому же цель проекта конвенции заключается в создании

единообразных правил. Комитету следует позаботиться о том, чтобы не делать слишком много исключений, иначе сфера применения конвенции станет крайне ограниченной. Поэтому делегация Китая одобряет подпункт (с) в его нынешней формулировке.

63. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) заявляет, что его делегация также одобряет подпункт (с) в его нынешней формулировке.

64. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) обращается к вопросу, поднятому делегацией Белорусской Советской Социалистической Республики, о том, кто, согласно тексту статьи 1(с), определяет, является ли перевозка международной или нет. После сравнения английского, французского, русского и испанского текстов его делегация обнаружила, что в двух первых текстах содержится несколько иное толкование, чем в двух последних.

65. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что урегулирование разночтений такого характера следует оставить на усмотрение Редакционного комитета.

66. Сейчас он хотел бы предложить Комитету проголосовать по первой части предложения Германии, содержащейся в пункте 4 документа A/CONF.152/C.1/L.6. Когда в начале заседания было проведено голосование, делегация Филиппин после голосования предложила произвести подсчет воздержавшихся. Он спрашивает, поддерживает ли кто-либо это предложение, учитывая, что подсчет воздержавшихся не предусматривается в правилах процедуры и что воздержавшиеся не влияют на результаты голосования.

67. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) отмечает, что во всей системе Организации Объединенных Наций существует практика учета воздержавшихся. Разумеется, они не влияют на результаты голосования, однако их голоса свидетельствуют о мнении части участников.

68. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, как было отмечено секретариатом, воздержавшиеся неоднократно учитывались в 1980 году в ходе Конференции Организации Объединенных Наций по договорам международной купли-продажи товаров. Следовательно, они могут быть учтены и на данной Конференции.

69. Г-н ХОРНБИ (Канада), выступая по порядку ведения заседания, говорит, что некоторые делегации, без сомнения, выступают против первой части предложения Германии, а другие заявили, что они поддержали бы его при условии внесения поправок. Делегация Германии заявила, что первая часть ее предложения имела своей целью предусмотреть возможность опровержения презумпции международного характера перевозки, однако для внесения ясности в этот вопрос потребуются некоторые редакционные изменения. Следовательно, если бы его делегации было предложено голосовать по первой части предложения Германии в нынешней формулировке, она была бы вынуждена голосовать против, однако она могла бы согласиться с исправленной редакцией. Учитывая трудности, связанные с изменением формулировки предложения в Комитете, делегация Канады готова немедленно согласиться с принципом, содержащимся в первой части предложения Германии, при условии, что Редакционный комитет обеспечит такую его редакцию, которая предусматривала бы возможность опровержения презумпции.

70. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает делегации Германии внести ясность в первую часть ее предложения в соответствии с мнением представителя Канады.

71. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что, при условии, что Редакционный комитет улучшит формулировку предложения и что Комитет будет голосовать только по его существу, его делегация изменила первую часть своего предложения следующим образом:

"Если груз сопровождается международным транспортным документом, который известен оператору, то будет предполагаться *prima facie*, что этот груз является объектом международной перевозки".

72. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что, по мнению его делегации, предложение с внесенными в него изменениями не облегчает задачу определения международного характера перевозки. Она предпочитает текст подпункта (с) в нынешней формулировке. Кроме того, она не согласна с идеей передачи на рассмотрение Редакционного комитета текста, который не был утвержден Комитетом. Это будет нарушением правила 47 правил процедуры.

73. Г-н ТАРКО (Австрия) заявляет, что его делегация не понимает значения выражения "презумпция *prima facie*". Ее удовлетворяет подпункт (с) в нынешней формулировке, в частности, ввиду его объективности и гибкости. Если Комитет одобрит пересмотренное предложение Германии, то его делегация попросит разъяснить понятие презумпции *prima facie*.

74. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что выражение "prima facie" является той формулировкой, которая может быть пересмотрена Редакционным комитетом.

75. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) заявляет, что его делегация выступает против пересмотренного предложения. Однако она может поддержать один из его элементов и хочет информировать Комитет о том, что она рассматривает вопрос о внесении предложения к другой части проекта конвенции, которое будет гласить:

"Если оператору терминала представлен документ с указанием, что груз является объектом международной перевозки, это следует рассматривать как доказательство prima facie того, что в отношении такого груза применяются положения настоящей Конвенции".

76. Г-н ОТАИЙ (Япония) говорит, что его делегация не может поддержать пересмотренную формулировку, предложенную Германией, если в конвенции не получит четкого определения термин "международная транспортировка". По мнению оратора, выражения "международная транспортировка" и "международная перевозка" являются тавтологией.

77. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по первой части предложения Германии, содержащегося в пункте 4 документа A/CONF.152/C.1/L.6, с устными поправками, внесенными автором, при условии, что Редакционный комитет по своему усмотрению улучшит ее формулировку, где это необходимо.

78. Предложение отклоняется 25 голосами против 5 при одном воздержавшемся.

79. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ заявляет, что в случае отсутствия возражений он будет считать, что Комитет утверждает текст статьи 1(с) в нынешней формулировке и передает его Редакционному комитету.

80. Решение принимается.

Заседание закрывается в 17 час. 30 мин.

3-е заседание

Четверг, 4 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.3

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 1(d) (A/CONF.152/C.1/L.23)

1. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды), представляя предложение своей делегации (A/CONF.152/C.1/L.23), говорит, что в ее стране многие операторы терминалов помимо физической обработки грузов оказывают другие услуги: например, они часто финансируют определенные услуги в связи с транспортировкой груза. Однако в ходе заседания Рабочей группы ЮНСИТРАЛ было согласовано, что термин "транспортные услуги" касается лишь физической обработки груза. Ее правительство считает, что данный вопрос следует уточнить в самой статье.

2. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) поддерживает предложение Нидерландов.

3. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) говорит, что его делегация полностью согласна с предложением Нидерландов, однако считает, что, поскольку в предложении содержится подробный перечень транспортных услуг, необходимо изучить предлагаемый перечень для определения того, является ли он полным. Кроме того, по его мнению, определенные виды деятельности, такие, как карантинные меры, которые связаны с обработкой груза, но фактически являются государственной функцией, осуществляемой властями, не должны подпадать под действие Конвенции.

4. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) согласен с тем, что определение транспортных услуг не должно включать финансовые услуги. Вместе с тем его делегация не хотела бы ограничивать деятельность операторов терминалов, которая, без сомнения, предполагает более

широкие функции, чем физическую обработку груза. Поэтому она выступает за сохранение существующего определения, которое будет охватывать не только текущие услуги, но и услуги, которые могут быть оказаны операторами терминалов в будущем.

5. Г-н РОМАН (Бельгия) поддерживает предложение Нидерландов. Важно, чтобы проект Конвенции был ограничен физической обработкой груза.

6. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) отмечает, что в проекте Конвенции используется слово "включают", что указывает на то, что перечень упомянутых услуг не является исчерпывающим и приводится лишь в целях иллюстрации. В предложении Нидерландов используется слово "означают", что может навести на мысль, что в этом пункте содержится исчерпывающий перечень операций, связанных с физической обработкой груза. По мнению его делегации, целесообразнее предусмотреть более широкое определение, которое, к примеру, вытекало бы из слова "включают".

7. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) поддерживает существующую формулировку этого пункта. Необходимо предусмотреть как можно более широкое определение и поэтому слово "включают" следует сохранить.

8. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета проголосовать предложение Нидерландов по подпункту (d) статьи 1 (A/CONF.152/C.1/L.23).

9. Предложение Нидерландов отклоняется 11 голосами против 3 при 3 воздержавшихся.

Подпункты (e) и (f) статьи 1

10. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что определения, содержащиеся в двух подпунктах, как представляется, исключают всякую возможность устных уведомлений или запросов. Его правительство считает более целесообразным оставить за участвующими сторонами право определять форму представления уведомления или запроса в соответствии с надлежащей практикой торговли и их собственными интересами. Если в проекте Конвенции будет предусмотрено использование какой-либо конкретной формы, то это приведет к затруднениям в ряде правовых систем, где решение о ценности доказательств, представленных в письменной или устной форме, принимают суды. Он не предлагает исключать указанные подпункты, но вместе с тем считает, что в протоколе заседаний следует указать, что ряд делегаций столкнулись с проблемами, связанными с этими определениями.

11. Г-н ТАРКО (Австрия) поддерживает точку зрения представителя Швеции. Возникает также вопрос о том, что подразумевается под словами "регистрация информации". В ходе продолжительной дискуссии по данному вопросу на заседании ЮНСИТРАЛ в 1989 году разные делегации высказывали различные точки зрения о значении этого термина. По его мнению, было бы целесообразно исключить эти два подпункта.

12. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация удовлетворена существующей формулировкой подпунктов (e) и (f), но принимает к сведению обеспокоенность, выраженную делегациями Австрии и Швеции.

13. Г-н ХЕРБЕР (Германия) разделяет обеспокоенность, выраженную представителями Австрии и Швеции. Он считает, что можно сделать уведомление или запрос и в устной форме и что поэтому необходимости в определениях терминов "уведомление" и "запрос" в проекте Конвенции нет. В связи с этим его делегация предлагает исключить эти два подпункта.

14. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), отмечая, что этот вопрос был подробно обсужден на последней сессии Рабочей группы ЮНСИТРАЛ, говорит, что большинство делегаций, а также он поддержали эти два определения. Он удовлетворен тем, что в ряде национальных правовых систем предусмотрена возможность сделать уведомление или запрос в устной форме, но вместе с тем считает, что этим терминам следует дать определение в проекте Конвенции, с тем чтобы иметь единообразную норму.

15. Г-н БОНЕЛЛИ (Италия) считает, что в подпунктах (e) и (f) допускается возможность устных уведомлений или запросов и просто преследуется цель обеспечить какого-либо рода регистрацию уведомлений или запросов, сделанных в устной форме, с тем чтобы избежать ненужной тягбы. По его мнению, с учетом современного уровня технологии, в частности наличия компьютеризированных систем информации, эти положения не окажутся тяжелым бременем для заинтересованных сторон. В этой связи он ссылается на другие соответствующие международные документы, в которых, как представляется, применен аналогичный подход. Его делегация выступает за сохранение имеющегося текста этих двух подпунктов.

16. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) считает, что эти два определения не нужны и их следует исключить.

17. Г-н МОРАН (Испания) выступает за сохранение подпунктов (e) и (f). Ссылаясь на статью 11, он говорит, что важно, чтобы в проекте Конвенции была предусмотрена система уведомлений об утрате или повреждении. Следует также учесть необходимость представления доказательств того, что уведомление было сделано. Поэтому эти два пункта нужны и их следует сохранить.

18. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что в Швеции, как и во многих других странах, в соответствии с законом письменную форму следует использовать лишь в тех случаях, когда имеют место важные сделки, такие, как передача недвижимого имущества или составление завещания. При возникновении споров по другим сделкам считается целесообразным, чтобы заинтересованные стороны представляли доказательства по своему делу в суде на основе либо письменных, либо устных показаний.

19. Что касается исков в рамках проекта Конвенции, то было бы обычной практикой, если бы оператор, перевозчик или владелица груза представляли определенной формы документацию, подтверждающую, что они сделали соответствующее уведомление или запрос. Однако такая документация вполне может быть направлена по неверному адресу или утеряна, и было бы нежелательно, если бы участвующая сторона не смогла затем сослаться на показания свидетелей для доказательства того, что уведомление или запрос были на самом деле сделаны. По его мнению, требование о том, чтобы такие уведомления или запросы делались в конкретной форме, имело бы неоправданно ограничительный характер и сдерживало бы судей при рассмотрении таких дел в суде.

20. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета проголосовать по устному предложению Германии об исключении подпунктов (e) и (f) статьи 1.

21. Устное предложение Германии отклоняется 18 голосами против 6 при 3 воздержавшихся.

Статья 1, предложения относительно новых подпунктов

22. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты), представляя предложение его делегации (A/CONF.152/C.1/L.5), говорит, что в Конвенции содержится ряд положений, в которых упоминаются "заявления в письменной форме", которые делает оператор. Учитывая тот факт, что "письменная форма" в настоящее время, как правило, обеспечивается электронным способом, его делегация считает, что в текст следует включить конкретное указание на это.

23. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) указывает, что в связи с предложением, содержащимся в пункте 3 замечаний Международного морского комитета (A/CONF.152/7/Add.2), его делегация уже представила секретариату предложение о том, что в пункте 4 статьи 4 следует использовать уже приводимую в пересмотренном варианте Инкотермс 1990 года формулировку о том, что документ может быть заменен "эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными". Хотя он в принципе поддерживает предложение Соединенных Штатов, возможно, было бы целесообразнее в целях обеспечения единообразия применить формулировку, используемую в Инкотермс 1990.

24. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) поддерживает предложение Соединенных Штатов. Поскольку Конвенция, по всей видимости, будет действовать долго, следует предусмотреть положение не только для более традиционных форм письменной регистрации, но также для более совершенных форм. В пересмотренном варианте Инкотермс 1990, с которым ознакомятся все делегации, подчеркивается важность электронных сообщений как средства содействия развитию международной торговли.

25. Г-н ОТАИЙ (Япония) поддерживает предложение Соединенных Штатов.

26. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что в соответствии с правовой системой Швеции во всех случаях решение о том, включает ли понятие "в письменной форме" электронную запись, должны принимать суды, и на практике они, без сомнения, так и поступят. Поэтому Швеция считает предложение Соединенных Штатов излишним.

27. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что электронная запись уже является признанной формой записи в большинстве государств и поэтому особой необходимости в этом добавлении нет. В целом нецелесообразно добавлять в текст определения терминов, которые уже хорошо понятны, поскольку это может породить проблемы, связанные с толкованием. Например, такое добавление может быть истолковано как предполагающее, что в тех случаях, когда электронная запись специально не упоминается в других документах, она, таким образом, исключается. Конвенция должна быть, по возможности, максимально гибкой.

28. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Советский Союз) поддерживает эту точку зрения. Технология постоянно изменяется, и в недалеком будущем, возможно, будут разработаны новые формы записи. Если в

статью 1 не будет включено общее определение, охватывающее все возможные формы записи, то целесообразно не выделять какую-либо одну конкретную форму.

29. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) отмечает, что текст Соединенных Штатов Америки содержит слово "включает", подразумевающее, что помимо электронной записи предусматриваются и другие формы: его цель состоит лишь в том, чтобы электронная запись не была исключена. В статье 1(8) Гамбургских правил уже содержится определение "письменной формы", включающей, наряду с прочим, телеграмму и телекс. По его мнению, добавление текста Соединенных Штатов не создаст проблем, поскольку он устранил любые возможные сомнения по данному вопросу и будет полезным для ряда государств.

30. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) согласен с представителями Канады, Швеции и Советского Союза в том, что ни необходимости, ни пользы в предлагаемом определении нет.

31. Г-н АВАСКАЛЬ (Мексика) отмечает, что это определение не является ограничительным; кроме того, его достоинство состоит в том, что оно охватывает любые новые формы записи, которые могут быть разработаны в будущем. Независимо от результатов настоящей дискуссии, он хотел бы, чтобы члены Комитета позднее вернулись к предложению его делегации в отношении пункта 3 статьи 4.

32. Г-н РОЖАНАФРУК (Таиланд) говорит, что даже те государства, где толкованием этого термина занимаются национальные суды, получили бы пользу от включения такого определения, поскольку тогда судам ничего не оставалось бы, как принять его. Хотя электронная запись уже считается признанной, включение этого определения, которое никоим образом не является исчерпывающим, не причинит вреда. Он поддерживает предложение Соединенных Штатов.

33. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что, хотя он понимает, что любое определение неизбежно имеет те или иные недостатки, он также в некоторой степени поддерживает предложение Соединенных Штатов. Из формулировки текста явствует, что в действительности оно является не определением, а лишь напоминанием о том, что электронная запись, наиболее важное и часто используемое средство информации в контексте Конвенции, охватывается термином "в письменной форме". Комитету следует также принять во внимание, что определение "в письменной форме" включено в целый ряд ранее принятых конвенций, таких, как Женевский протокол об арбитражных оговорках 1923 года и Женевская конвенция об исполнении иностранных арбитражных решений 1927 года, Нью-Йоркская конвенция 1958 года и Женевская конвенция 1961 года, не говоря уже о Конвенции 1978 года (Гамбургских правилах). Поэтому исключение такого определения из обсуждаемой Конвенции может породить проблемы, связанные с толкованием.

34. Однако, если большинство членов Комитета будут возражать против включения этого текста, то он поддержит предложение Мексики о ссылке на формулировку Инкотермс в контексте статьи 4.

35. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что в ряде ранее принятых документов конкретно определяются способы сообщения (телеграмма, телекс), охватываемые термином "в письменной форме". В конвенции, принятые в последнее время, а именно в две конвенции ЮНИДРУА (Оттава, 1988 год), включены формулировки, аналогичные используемым в подпунктах (e) и (f).

36. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) говорит, что понятие "в письменной форме" конкретно упоминается в проекте конвенции лишь в двух местах - в основной части (пункт 4 статьи 12) и в заключительных положениях (пункт 1 статьи 25). Несомненно, определение в статье 1 будет применяться как к заключительным положениям, так и к основной части. Кроме того, формулировка трех других статей, а именно: 1(e), 1(f) и 4(3), аналогична формулировке, используемой в других договорно-правовых документах, и охватывает сообщения, передаваемые с помощью компьютера.

37. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что его делегация в принципе не будет возражать против предложения Соединенных Штатов, если будут представлены достаточные гарантии аутентичности.

38. Г-н РАМБЕРГ (Наблюдатель, Международный морской комитет) замечает, что принятие предложения Соединенных Штатов ни в коем случае не лишает смысла предложение, внесенное представителем Мексики в отношении статьи 4(3). Расширение электронного обмена данными и частая замена письменных документов электронными сообщениями требует, чтобы абсолютно четко было указано, что термин "документ" включает в себя такие новые методы связи. Ссылаясь на пересмотренный вариант Инкотермс 1990 года, он предлагает сформулировать предлагаемое добавление к статье 4(3) следующим образом: "... и может заменяться эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными".

39. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что если слова "заявления, сделанного в письменной форме", содержащиеся в статье 12(4), заменить словом "уведомления", определение которого в

статье 1(е) уже одобрено, и если статью 4(3) изменить в соответствии с тем, как это было предложено предыдущим оратором, то давать определение словам "в письменной форме" не понадобится.

40. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), отмечая, что почти во всех существующих конвенциях имеется определение "письменной формы", высказывает мнение о том, что в целях единообразия в статью 1 следует включить соответствующее определение.

41. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты), вновь подчеркивая важность принципиального вопроса, поднятого в предложении его делегации, говорит, что он готов согласиться с предложением, только что внесенным представителем Италии, и оставить вопрос открытым до рассмотрения статьи 12.

Статья 1(а) (продолжение) (A/CONF.152/C.1/L.29)

42. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, обращая внимание на предложение делегации Бельгии относительно статьи 1(а) (A/CONF.152/C.1/L.29), говорит, что, поскольку это предложение было распространено после принятия Комитетом статьи 1(а), решение о его рассмотрении подпадает под правило 33 правил процедуры, согласно которому соответствующее решение принимается большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании представителей.

43. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что следует осудить неоправданную спешку в принятии решений, равно как и любую тенденцию слишком строгого применения процедурных правил. Практика проведения индикативного голосования является хорошим способом выявления общих настроений в Комитете. Вместо того, чтобы проводить официальное голосование, когда решение принимается большинством в две трети участников, Председатель мог бы, вероятно, выяснить, не возражает ли какая-либо делегация против рассмотрения предложения Бельгии. Его делегация, например, таких возражений не имеет.

44. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Комитет принял правила процедуры и должен их выполнять. Само собой разумеется, что процедурные правила должны применяться гибко.

45. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что его делегация поддерживает мнение, высказанное только что представителем Соединенного Королевства. Он с удивлением отмечает, что по одним предложениям Комитету приходится проводить голосование, а другие направляются прямо в Редакционный комитет. Он подчеркивает важность предложения его делегации и отмечает, что Комитет еще не завершил рассмотрения статьи 1.

46. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) выражает безоговорочную поддержку решению Председателя.

47. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать предложение о возобновлении обсуждения статьи 1(а).

48. За это предложение подается 16 голосов, против 12 при 6 воздержавшихся. Не получив необходимого большинства в две трети голосов, предложение не принимается.

49. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), выступая с разъяснением мотивов голосования, говорит, что его делегация воздержалась, так как, признавая за Председателем право применять правило процедуры, она разделяет точку зрения представителя Соединенного Королевства о том, что в интересах достижения консенсуса официального голосования следует по возможности избегать. Если бы было проведено индикативное голосование, то предложение Бельгии можно было бы обсудить, несмотря на то, что оно было представлено с запозданием.

Статья 1, предложения относительно новых подпунктов (продолжение)

50. Г-н РУСТАНД (Швеция), представляя предложение его делегации о включении в статью 1 определения "перевозчика" (A/CONF.152/C.1/L.28), говорит, что из текста следует исключить подчеркивания. Рекомендуются включить предлагаемое определение в качестве подпункта (b), соответственно изменив обозначение последующих подпунктов.

51. Предлагаемое определение было обусловлено поправками ко второму предложению статьи 1(а) и включением слова "перевозчик". Если не дать определения понятия перевозчика, то будет неясно, относится ли оно к перевозчику, осуществляющему перевозку, или к перевозчику, заключившему договор о перевозке. В Гамбургских правилах указание на этот счет имеется. Во-вторых, будет неясно, относится ли оно к служащим, агентам или другим лицам, используемым перевозчиком для выполнения договора о перевозке. В Конвенции о смешанных перевозках необходимые указания на этот счет есть. Рассматриваемый в настоящее время проект конвенции распространяется на все грузы, независимо от способа их перевозки. В-третьих, определение

термина "перевозчик" позволит избежать проблемы коллизии определений, содержащихся в различных транспортных конвенциях, и будет в определенной мере способствовать унификации права. Оратор обращает внимание на то, что этот термин, содержащийся в Гаагских/Висбийских правилах, а также в Гамбургских правилах, различными странами толкуется по-разному. И наконец, без такого определения несколько поспешно принятая поправка к последнему предложению статьи 1(а) сделает проект конвенции менее привлекательным для многих стран, которые в противном случае могли бы присоединиться к ней.

52. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Конференции решить вопрос о том, является ли определение термина "перевозчик" необходимым, или этот термин уже достаточно определен в существующих конвенциях и национальном законодательстве.

53. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) поддерживает весьма широкое определение термина "перевозчик" в предложении Швеции, охватывающее служащих перевозчика, его агентов и независимых подрядчиков. В противном случае, поправки, внесенные в статью 1(а) на предыдущем заседании, оставят пробел в проекте Конвенции, где определение "перевозчика" может стать предметом различного толкования.

54. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) говорит, что на данном этапе обсуждения его делегации будет трудно согласиться с включением определения "перевозчика". Предлагаемая конвенция не является конвенцией о перевозках; она преследует цель решить проблему, касающуюся периода, который не охватывается существующими конвенциями о перевозках, но представляет собой важный этап движения грузов в международной торговле. Швеция предлагает добавить к определениям, уже имеющимся в различных транспортных конвенциях, еще одно определение, по сути дела противоречащее некоторым из них. Поэтому он предпочел бы воздержаться от какого-либо определения "перевозчика". Однако если в связи с поправками к статье 1(а), принятыми на предыдущем заседании, будет признано необходимым дать какое-либо определение, то он предложил бы сослаться на соответствующие конвенции, касающиеся различных видов перевозок, и для целей данного проекта конвенции считать перевозчиком любого, кто определен таким образом в положениях этих конвенций, возможно, добавив в Гамбургские правила и Конвенцию о смешанных перевозках, которые, как ожидается, вступят в силу в ближайшее время. Указав также, что используемый в предложении Швеции термин "другие лица" предположительно относится к независимым подрядчикам, он напоминает Конференции, что вопрос об ответственности независимых подрядчиков рассматривался в ходе обсуждения Гаагских/Висбийских правил и Гамбургских правил, но был отклонен.

55. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что, отдавая должное доводам, приведенным делегацией Соединенных Штатов, он, тем не менее, считает целесообразным включить в статью 1 какое-то одно широкое определение "перевозчика", поскольку этот термин уже фигурирует в тексте статьи 1 (а). По его мнению, следовало бы провести неофициальные консультации, чтобы выработать приемлемую альтернативу шведскому предложению в соответствии с предложением делегации Соединенных Штатов о том, что за основу такого определения следует принять определения, имеющиеся в уже существующих конвенциях.

56. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия) говорит, что ее делегация, представляющая страну с такой же, как в Швеции правовой системой, поддерживает предложение Швеции. Данная проблема не снимается в связи с тем, что подобные определения содержатся в целом ряде существующих или будущих конвенций.

57. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) поддерживает предложение Соединенного Королевства о том, чтобы для целей данного проекта конвенции попытаться разработать другое определение "перевозчика" в соответствии с предложением делегации Соединенных Штатов.

58. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, подытоживая обсуждение, говорит, что на рассмотрении Конференции находится предложение Швеции, которое получило поддержку. Делегация Соединенных Штатов выдвинула также получившее поддержку предложение о том, что в любом определении должна просто содержаться ссылка на уже действующие конвенции. Поэтому он предлагает провести голосование по предложению Швеции, а делегациям, желающим разработать такое определение на основе существующих конвенций, дать возможность провести консультации и представить альтернативное предложение.

59. Г-н ХЕРБЕР (Германия) говорит, что его делегация, так же как и делегация Соединенных Штатов, выступает против определения, предлагаемого Швецией; действительно, у его делегации имеются некоторые сомнения относительно того, что приемлемое определение вообще может быть разработано. Он предлагает отложить голосование, пока не станут известны выводы неофициальной рабочей группы, которую предлагала создать делегация Соединенного Королевства.

60. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, насколько он понимает, Комитет согласен с предложением делегации Соединенного Королевства создать Рабочую группу, чтобы решить, следует ли включать определение "перевозчика", и если следует, то каким образом его можно было бы разработать. Комитет вернется к обсуждению данного вопроса после завершения работы этой рабочей группы.

61. Решение принимается.

62. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что Мексика и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) внесли предложение о том, что необходимо разработать определение термина "лицо". Стандартное определение предусматривает, что этот термин включает в себя как физических, так и юридических лиц; его делегация считает, что такое определение можно было бы включить в проект конвенции.

63. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что, по мнению его правительства, имеется некоторая неопределенность, но не в связи с конкретным определением термина "лицо", а в связи с определением "лица, уполномоченного принять груз", выражением, которое используется в ряде статей проекта конвенции. Однако, учитывая трудности, связанные с разработкой определения, а также из-за нехватки времени Мексика решила не представлять какого-либо конкретного предложения.

64. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что разъяснения представителя Мексики подтверждают его собственный вывод - соответствующий правилам процедуры - о том, что вряд ли целесообразно возобновлять прения каждый раз, когда выдвигается то или иное предложение или новая идея. Он напоминает Комитету, что замечания, высказанные правительствами в период между сорок четвертой сессией Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций и открытием нынешней сессии Конференции, будут рассматриваться только в том случае, если они представлены в письменной форме на самой Конференции.

65. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация хотела бы официально уведомить о том, что Соединенное Королевство представит предложение относительно определения термина "лицо" и просит не закрывать прения по статье 1, с тем чтобы у Конференции осталось время рассмотреть это предложение.

66. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ подтверждает, что, поскольку этот конкретный вопрос обсуждается впервые, прения по статье 1 закрываться не будут, чтобы дать возможность обсудить определение термина "лицо". Он просит делегацию Соединенного Королевства обеспечить своевременное представление любых предложений.

67. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что его делегация оставляет за собой право представить предложение в любое время в течение Конференции, когда Соединенное Королевство сочтет это необходимым.

68. Г-н СОЛИМАН (Египет) обращает внимание на некоторое редакционное несоответствие между арабским и английским текстами статьи 1(a), (d), (e) и (f). Египетская делегация представила письменные поправки к арабскому тексту, которые, как она надеется, будут учтены.

69. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Редакционный комитет будет информирован о несоответствиях между арабским и английским текстами.

Заседание закрывается в 12 час. 30 мин.

4-е заседание

Четверг, 4 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.4

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 3 (A/CONF.152/C.1/L.9, L.33, L.34, L.36)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ поясняет, что изложенное в документе A/CONF.152/C.1/L.9 предложение Германии потеряло смысл, поскольку оно базировалось на предложении Германии в отношении первой фразы статьи 1(а), которое было снято (A/CONF.152/C.1/SR.1, пункт 12).
2. Г-н РОМАН (Бельгия), представляя предложение, содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.33, говорит, что оно выдвигалось с целью ограничить во времени ответственность оператора за груз в том случае, когда лицо, уполномоченное принять его, не делает этого.
3. Г-н МОРАН (Испания) поддерживает идею такого временного предела, но отмечает, что содержащееся в проекте статьи 10 положение о праве удерживать груз уже включает в себе такого рода ограничения, поскольку ни один оператор не будет держать груз на терминале в течение такого длительного периода времени, когда издержки для него уже становятся запретительными. Поэтому предусматривать временный предел в статье 3, видимо, нет необходимости.
4. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия) приветствует предложенное Бельгией дополнение, которое даст более четкое представление о моменте, когда прекращает действовать ответственность оператора.
5. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) соглашается с представителем Испании в том, что статья 10 имеет отношение к рассматриваемому вопросу. Делегация его страны представила предложение относительно нового пункта в статье 10 (A/CONF.152/C.1/L.15), в соответствии с которым, как и в бельгийском предложении, устанавливается предел для срока, по истечении которого груз может считаться брошенным и перейти во владение оператора. Оператор предлагает отложить этот вопрос до тех пор, пока Комитет не сможет заняться проектом статьи 10.
6. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что продолжительность ответственности оператора за груз и его право удерживать груз - разные правовые вопросы. Вместе с тем они в какой-то степени дублируют друг друга.
7. Г-н ХЕРБЕР (Германия) имеет серьезные сомнения в отношении предложения Бельгии. Не ясно, когда начинается оговоренный 30-дневный период, а "срок, предусмотренный в договоре", может быть всего лишь два дня, что было бы неприемлемо. Кроме того, все вопросы, связанные с характером, заключением и нарушением договора, регулируются национальными законами, которые также регулируют ответственность оператора, если лицо, уполномоченное принять груз, не делает этого.
8. Г-н СУЛЕЙМАН (Нигерия) поддерживает предложение Бельгии. Оно направлено лишь на то, чтобы ограничить ответственность оператора сроком, в течение которого он распоряжается грузом. Цели Конвенции будут ограничены этим сроком.
9. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) говорит, что проект статьи 3 в его нынешнем виде уже обеспечивает логические рамки ответственности оператора, ограничивая ее временем, в течение которого груз находится в его ведении.
10. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) считает, что вопрос об ограничении ответственности в достаточной степени охвачен проектом статьи 10. Кроме того, в пунктах 3 и 4 проекта статьи 5 есть положение об ответственности оператора в определенных условиях. Вопрос о задержке в передаче груза регулируется пунктом 4 этой статьи. Поэтому оратор предлагает сохранить статью 3 в ее нынешнем виде.
11. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) говорит, что, судя по всему, не просто точно установить, когда начинается и заканчивается период ответственности оператора. Фраза "в распоряжение" слишком расплывчата. По мнению оратора, оператор несет ответственность за груз с того момента, когда перевозчик или другое лицо передают его в исключительное ведение оператора, до тех пор, когда он предоставляет груз другому лицу, уполномоченному принять его. Если груз никто не принимает, то в силу вступают условия, оговоренные в проекте статьи 10. Вероятно, следовало бы сформулировать проект статьи 3 более четко.
12. Г-н РОМАН (Бельгия) отмечает, что задержка, о которой говорится в пункте 3 статьи 5, является задержкой, в которой виновен сам оператор, в то время как в задержке, о которой говорится в предложении делегации его страны, виновно другое лицо, которое не принимает груз; таким образом, речь идет о ситуации, за которую оператор не может нести ответственность.
13. Г-н РУСТАНД (Швеция) отмечает, что в некоторых странах фраза "предоставление в распоряжение" имеет конкретное правовое значение и предусматривает уведомление заказчика о

том, что груз необходимо забрать. Если будет сочтено, что эти слова недостаточно ясны для определения срока, по истечении которого ответственность оператора заканчивается, то желаемого результата можно было бы добиться, внося поправку, содержащую требование о том, чтобы оператор в письменном виде уведомлял о разгрузке. Оператор не может согласиться с представителем Германии в том, что ответственность оператора должна сохраняться до тех пор, пока груз находится в его ведении.

14. Г-н ТАРКО (Австрия) говорит, что статья 3 и статья 10 касаются совершенно различных вопросов: в статье 3 определяется срок, в течение которого оператор несет ответственность за находящийся в его ведении груз, в то время как статья 10 касается обстоятельств, в которых оператор имеет право удерживать его, чтобы покрыть свои расходы. Нельзя смешивать эти два вопроса.

15. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) считает, что в проекте статьи 3 в ее нынешнем виде период ответственности оператора определен четко. Он начинается с момента, когда оператор принимает в свое ведение груз, и продолжается до того момента, когда он предоставляет его в распоряжение лицу, уполномоченному принять его. То, что заказчик не берет груз, является совершенно другим вопросом, который регулируется проектом статьи 10. В этой связи предложение Бельгии заслуживает тщательного рассмотрения.

16. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) поддерживает текст статьи 3 в его нынешнем виде. Вопрос об ответственности оператора может быть пересмотрен в контексте статьи 10.

17. Г-н ХОРНБИ (Канада) выступает против предложения Бельгии. Оно не устраняет потенциальную двусмысленность относительно периода ответственности оператора в проекте статьи 3 и не уточняет, когда начинается отсчитываться время 30-дневного срока. Оператор предпочел бы более простые формулировки.

18. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что делегация его страны предпочитает текст в его нынешнем виде. Статья 3 касается только периода ответственности оператора. Существует общепризнанное правовое положение, согласно которому период ответственности заканчивается в момент, когда груз, принятый в ведение, передается лицу, уполномоченному принять его, или когда он предоставляется в его распоряжение. Вопрос о правах удержания или продажи груза регулируется статьей 10.

19. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что важно понять, что отсчет предлагаемого 30-дневного срока может начинаться с момента, когда оператор принимает соответствующий груз в свое ведение. В некоторых случаях для оператора может быть сложно или невозможно уведомить лицо, уполномоченное принять груз, которого он может и не знать; эта проблема может быть решена путем ограничения периода ответственности 30 днями или сроком, предусмотренным договором.

20. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета проголосовать предложение Бельгии (A/CONF.152/C.1/L.33).

21. Предложение отклоняется 26 голосами против 3.

22. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия), представляя предложение делегации ее страны (A/CONF.152/C.1/L.36), говорит, что оно выдвигается с целью разъяснить понятие "предоставление груза в распоряжение лицу, уполномоченному принять его". В тех случаях, когда заказчик или оператор транспортного терминала допускают задержку, недостаточно, чтобы оператор просто заявил, что груз находится в распоряжении заказчика. Необходимо какое-то уведомление для установления срока, когда заканчивается ответственность оператора. Оператор предпочла бы первый вариант, предложенный делегацией ее страны.

23. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что он в принципе поддерживает предложение Финляндии, хотя в какой-то степени оно является излишним. Согласно шведским законам, понятие "предоставление в распоряжение" предусматривает направление уведомления заказчику или предложение ему забрать груз. Однако если добавление требования о направлении уведомления рассеет опасения какой-либо из делегаций, то делегация Швеции поддержит его.

24. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) говорит, что он не может поддержать это предложение. Оно внесет в конвенцию еще одно требование, обязательное для выполнения операторами транспортных терминалов, хотя это и не предусмотрено их обычными функциями. В сущности, уведомление грузополучателя о том, что груз прибыл и его можно забрать, входит в обязанности перевозчика. При морских перевозках без такого уведомления не обойтись, а в документах для морских и сухопутных перевозок имеется графа, где указывается "уведомляемая сторона". Такая же графа имеется и в транспортных накладных при воздушных перевозках. Нет необходимости возлагать на оператора еще одну обязанность - направлять уведомление, без чего, видимо, можно обойтись.

25. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) предпочитает второй вариант, предложенный Финляндией, хотя в нем конкретно и не оговариваются временные пределы после получения уведомления. Оратор считает, что вносить поправку в статью 3 нет необходимости.

26. Г-н ЮЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что, по мнению его делегации, чем конкретнее конвенция будет сформулирована, тем вероятнее, что она будет приемлема для многих. Поэтому делегация Великобритании находит в предложении Финляндии много положительных моментов, хотя, возможно, лучше было бы изменить редакцию статьи в целом. Если предложение Финляндии будет принято, необходимо четко дать понять, что лицо, уполномоченное принять груз, получило заблаговременное уведомление и что этот груз был предоставлен в его распоряжение. Какими бы дополнительными обязанностями это ни обернулось для оператора, преимущество такого предложения состоит в том, что оно определяет отправной момент, начиная с которого можно рассчитывать, какие другие меры могут быть необходимы, если, например, груз остаётся без присмотра. Делегация страны оратора намеревается представить пересмотренный проект статьи 3, однако в настоящее время она поддержит второй вариант предложения Финляндии, если перед словом "уведомление" будет поставлено слово "предварительное".

27. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что делегация этой страны выступает против второго варианта, поскольку это будет означать, что оператору необходимо будет дожидаться какого-то подтверждения получения уведомления. Однако она не считает, что направление уведомления, как это предусмотрено первым вариантом, возложит новую обязанность на оператора; это скорее будет в его интересах и позволит ему не нести постоянной ответственности за груз, который не был забран. Первый вариант значительно проясняет статью 3.

28. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что предлагаемое Финляндией добавление должно рассматриваться не как возложение дополнительной обязанности на оператора, а как средство завершения периода ответственности. Делегация Мексики не думает, что следует заходить настолько далеко, чтобы предусматривать в статье требование подтверждать получение уведомления. Поэтому она поддерживает первый вариант.

29. Г-н БОНЕЛЛИ (Италия) говорит, что статья 3 была рассчитана на ситуацию, когда лицо, уполномоченное принять груз, не появляется для того, чтобы забрать его; в этом случае свои обязанности нарушает не оператор. Почему, спрашивается, он обязан направлять уведомление? Когда грузополучатель теряет всякий интерес к грузу, может быть весьма сложно направлять уведомление. Требование о направлении уведомления не только ляжет неоправданным дополнительным бременем на оператора, но и, возможно, окажется невыполнимым. Поэтому делегация его страны не может поддержать предложение Финляндии.

30. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) подтверждает мнение его делегации о том, что статья 3 должна касаться исключительно периода ответственности, а этот вопрос уже вполне адекватно регулируется в представленном Комиссией проекте. Эта статья не рассчитана на такие конкретные вопросы, как период уведомления или ответственность за уведомление. В Гамбургских правилах такого требования нет; они предусматривают лишь положение, оговаривающее условия принятия груза и последующей его доставки. Вопрос о появлении лица, уполномоченного принять груз, будет регулироваться национальными законами, а для целей проекта конвенции - статьей 10.

31. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что Комитету следует тщательно рассмотреть вопрос о том, что означает фраза "предоставления (груза) в распоряжение лицу, уполномоченному принять его" и каким образом эта операция должна осуществляться физически. Статья 3 в ее нынешней редакции не поясняет и не определяет этот момент, хотя соответствующая процедура должна осуществляться согласно конкретным правилам. Пункт 2 статьи 4 Гамбургских правил относится к предоставлению груза в распоряжение грузополучателя в соответствии с условиями договора или согласно законодательным положениям или практике конкретных видов торговли, которые применимы в порту разгрузки. Эта проблема обсуждалась Рабочей группой по международной договорной практике, которая приняла решение о том, что статья 4 (2) Гамбургских правил должна признаваться как применяющаяся к вопросам, регулируемым проектом конвенции. Однако, поскольку в проекте конвенции охватываются не только морские перевозки, но и другие формы перевозок, Рабочая группа постановила не включать в проект формулировку, которая фигурирует в Гамбургских правилах, при этом, тем не менее, должно подразумеваться, что эти правила все же применяются. Это было бы естественным решением вопроса о том, что означает фраза "предоставления [груза] в распоряжение". Согласно предложению Финляндии, процедура предоставления груза в распоряжение лица потребует лишь однократного действия, то есть направления уведомления, а это в свою очередь означает, что, если уведомление было направлено, других действий от оператора не требуется. Оратор согласен с Соединенными Штатами в том, что в случае принятия предложения Финляндии на оператора будет возложено дополнительное бремя, поскольку на практике в ряде случаев достаточно направить устное, а не письменное уведомление, как определяется в статье 1.

С другой стороны, в некоторых странах в соответствии с местной практикой, возможно, потребуются принятие дополнительных мер, ввиду чего любая попытка решить этот вопрос при помощи международной конвенции может оказаться не совсем эффективной. По всем этим соображениям формулировка статьи 3 в том виде, как она фигурирует в проекте Комиссии, возможно, представляет собой наилучший путь решения проблемы.

32. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что заявление, сделанное представителем Италии, ясно отражает обеспокоенность делегации Бельгии по поводу проекта статьи 3 и причины, по которым она предложила изменить ее формулировку.

33. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что важно обеспечить, чтобы проект конвенции не слишком сильно зависел от правил, содержащихся в какой-либо единой конвенции, посвященной тому или иному конкретному виду перевозок. Для Соединенного Королевства возникли бы трудности, если бы этот проект был слишком зависим от Гамбургских правил, а у других государств такая же проблема может возникнуть в связи с его чрезмерной зависимостью от других конвенций. Проект конвенции должен плотно заполнить пробелы, существующие между другими конвенциями о перевозках, однако по мере возможности он должен иметь и самостоятельное значение. С учетом дискуссии - и особенно заявления Италии - в настоящее время делегация Соединенного Королевства считает, что от оператора не должно требоваться чего-либо еще помимо достаточных действий по направлению уведомления.

34. Г-жа ЙОРГЕНСЕН (Дания) говорит, что в то время, когда груз находится в ведении оператора, он может быть продан не один раз. Поскольку это так, оператор может и не знать о том, кто уполномочен принять груз, и поэтому не может быть какого-либо правила, требующего от него направления уведомления, о чем говорится в предложении Финляндии.

35. После обмена мнениями по вопросу о том, каким образом можно было бы переформулировать предложение Финляндии с таким расчетом, чтобы в нем нашли отражение высказанные делегациями мнения, и с одобрения г-жи СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия), г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) предлагает в виде пересмотренной редакции первого варианта предложения Финляндии следующий текст: "и принятия мер для направления достаточного заблаговременного уведомления об этом такому лицу".

36. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что делегации его страны не нравится формулировка Соединенного Королевства, поскольку не совсем понятно, требует ли такая формулировка того, чтобы оператор действительно направил уведомление, а соответствующее лицо получило его. В этой формулировке слишком сильный акцент делается на усилиях оператора или не оговаривается конкретно период времени, в течение которого грузополучатель может получить груз. Поэтому его делегация по-прежнему выступает за сохранение статьи 3 в ее нынешней редакции. Она поддерживает мнения представителей Соединенных Штатов и Советского Союза.

37. Г-н СУЛЕЙМАН (Нигерия) предлагает конкретно указать, что уведомление может быть направлено либо самим оператором, либо через посредников, обеспечив тем самым, что на оператора не будет возложена ненужная обязанность и будут учтены требования местных законов во многих районах мира.

38. Г-н ТАРКО (Австрия) говорит, что его удовлетворяет формулировка статьи 3 в ее нынешнем виде и что ему в некоторой степени импонирует первый вариант предложения Финляндии в его первоначальном виде. Поправка, предложенная Соединенным Королевством, вызывает у его делегации определенные проблемы. Австрия поддержала бы следующую формулировку: "и направления или принятию мер для направления заблаговременного уведомления об этом такому лицу".

39. Г-н РОЖАНАФРУК (Таиланд) считает, что первый вариант предложения Финляндии с поправкой Соединенного Королевства привносит нежелательные элементы субъективности и неконкретности в проект, представленный Комиссией; он также будет иметь еще одно негативное следствие - возложение дополнительного бремени и ответственности на оператора. Со своей стороны, оратор считает адекватным текст Комиссии; если поднимать вопрос об уведомлении, то ответственность за уведомление грузополучателя должна возлагаться на лицо, уполномоченное принять груз, как только груз предоставляется в его распоряжение.

40. Г-н АИТ ХМИД (Марокко) полностью поддерживает замечания, высказанные представителем Филиппин.

41. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что вопрос, несомненно, заключается в том, должен или не должен оператор при предоставлении груза в распоряжение заказчика брать на себя дополнительное бремя, - по мнению оратора, весьма незначительное - и приложить достаточные усилия для направления уведомления об этом.

42. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство), отвечая на замечания, высказанные представителями Австрии и Швеции, предлагает следующую дополнительную поправку к первому варианту предложения Финляндии: "и направления или приложения достаточных усилий для направления предварительного уведомления об этом такому лицу".

43. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит на голосование вторую поправку, внесенную Соединенным Королевством, к предложенному Финляндией добавлению к статье 3.

44. Поправка отклоняется 22 голосами против 8 при 3 воздержавшихся.

45. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) представляет содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.34 предложение, цель которого состоит в обеспечении того, чтобы в конвенции четко оговаривался момент, когда начинается ответственность оператора. Оно мотивируется ситуацией, обычной для ряда видов грузов в некоторых мексиканских портах, а возможно, и в портах других стран: когда груз разгружается с судна и тем самым ответственность перевозчика заканчивается, а оператор складских помещений незамедлительно не берет его в свое ведение и затем снимает с себя всякую ответственность за груз в тот период, который известен под названием "el periodo de nadie", т.е. период, когда за груз никто не отвечает. Это, естественно, наиболее нежелательный поворот событий, и, чтобы этого не происходило, делегация Мексики и вносит свое предложение.

46. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) считает крайне уместными слова "с момента предоставления груза в его распоряжение", содержащиеся в предложении Мексики, поскольку они конкретно устанавливают начало отсчета ответственности оператора. Если это оговорить, то, по его мнению, поправка Мексики не принесет особой пользы для статьи, окончательное суждение в отношении которой делегация Соединенного Королевства оставляет за собой.

47. Г-н ТАРКО (Австрия) согласен с тем, что эта поправка немногим поможет статье. Дело не только в том, что первую часть текста не совсем просто понять; из определения статьи 1(а) представляется совершенно очевидным, что лицо, которое не берет в свое ведение груз, не может рассматриваться в качестве оператора для целей проекта конвенции.

48. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) снимает предложение его делегации.

ВЫБОРЫ ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ И ДОКЛАДЧИКА (пункт 2 повестки дня)

49. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что члены группы азиатских государств готовы взять на себя любые функции, которые могут быть возложены на них в ходе работы Комитета. Их беспокоит то, что в Первом комитете до сих пор нет докладчика. Они также сожалеют о том, что Конференция еще не назначила Комитет по проверке полномочий и не избрала всех его должностных лиц.

50. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика), выступая в качестве Председателя Конференции, призывает как можно быстрее назначить должностных лиц Комитета по проверке полномочий и заполнить вакантные места в Генеральном комитете.

Заседание закрывается в 17 час. 35 мин.

5-е заседание

Пятница, 5 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.5

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Предложение относительно новой статьи (A/CONF.152/C.1/L.31)

1. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии), представляя предложение своей делегации (A/CONF.152/C.1/L.31) о включении новой статьи в соответствующем месте в проекте конвенции, говорит, что оно частично основано на обсуждении статьи 1 и связано также с предписаниями, касающимися выдачи документа в соответствии со статьей 4.

Цель предложения заключается в том, чтобы конкретизировать текст проекта конвенции, четко указав в нем на применение конвенции. В связи с пунктом 1 необходимо подчеркнуть, что решение перевозчика или другого лица, заинтересованного в грузе, представить оператору уведомления о том, что груз является объектом международной перевозки, носит факультативный характер. Как указывается в пункте 2, письменное подтверждение оператором получения такого уведомления будет рассматриваться как доказательство *prima facie* применимости конвенции.

2. Г-н БОНЕЛЛИ (Италия) говорит, что, учитывая содержащееся в статье 1(с) определение международной перевозки, он не видит необходимости в специальном уведомлении, касающемся международного характера перевозки, как это предусматривается в пункте 1 предложения. Что же касается пункта 2, то он не понимает, почему уведомление о том, что груз является объектом международной перевозки, должно восприниматься только как доказательство *prima facie* применимости конвенции.

3. Г-н МОРАН (Испания), поддерживая замечания, высказанные предыдущим оратором, говорит, что, поскольку пункт 2 предложения касается, видимо, в большей степени сферы применения проекта конвенции и непосредственно связан со статьей 2(1), рассмотрение предложения в целом следует отложить до обсуждения статьи 2.

4. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) сомневается в необходимости предлагаемого пункта 1, учитывая, что в статье 1(с) дается определение международной перевозки. Кроме того, международный характер перевозки не должен определяться только какой-либо одной из сторон. Он разделяет опасения делегации Италии относительно пункта 2; здесь вопрос о применимости конвенции также не должен определяться действиями только одной стороны.

5. Г-н РУСТАНД (Швеция) считает, что вряд ли есть необходимость в этом предложении, поскольку можно полагать, что все стороны будут пытаться защитить свои интересы, в обязательном порядке ставя оператора в известность о том, что груз является объектом международной перевозки. Что касается пункта 2, то цель делегации Соединенного Королевства может быть достигнута, если изменить формулировку статьи 4(1), включив в нее указание на груз "как объект международной перевозки". Он также не понимает, почему такое уведомление должно быть только доказательством *prima facie*; любой суд сочтет его неоспоримым доказательством.

6. Г-н РОМАН (Бельгия) выражает полную поддержку предложению Соединенного Королевства, считая его необходимым уточнением положений, содержащихся в проекте конвенции.

7. Г-н ЮЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что выступления предыдущих ораторов ясно указывают на необходимость еще большей конкретизации, хотя, вероятно, имеются определенные опасения относительно того, что излишняя конкретизация может принести вред. Он заверяет представителя Филиппин, что его предложение не рассчитано на поощрение односторонних действий. Он обращает внимание на факультативный характер пункта 1. В пункте 2 предусматривается, что, если оператор подтверждает получение такого уведомления, это является доказательством применимости положений конвенции. Он готов пересмотреть вопрос о том, должно ли это доказательство рассматриваться лишь как *prima facie*. Он попытается разработать новое предложение для включения в статью 4, а если это ему не удастся, он будет просить вновь обсудить рассматриваемое в настоящий момент предложение в качестве отдельной статьи.

Статья 1, предложения относительно новых подпунктов (A/CONF.152/C.1/L.5) (продолжение)

8. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) обращает внимание на некоторые нерешенные вопросы, относящиеся к статье 1, в частности на предложение Соединенных Штатов относительно определения термина "письменная форма" (A/CONF.152/C.1/L.5).

9. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, как уже было решено, Редакционный комитет учтет обеспокоенность Соединенных Штатов и обеспечит, чтобы используемая в конвенции формулировка, касающаяся любой письменной формы, просьбы или уведомления, охватывала и электронно-письменную форму.

10. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что предложение Соединенных Штатов не только касается включения электронно-письменной формы в определение термина "письменная форма", но и затронет многие важные статьи проекта конвенции, касающиеся уведомлений и просьб. Редакционный комитет создан прежде всего для рассмотрения вопросов стиля и не уполномочен заниматься вопросами существа, которые должны рассматриваться в главных комитетах.

11. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, насколько ему известно, Комитет уже принял решение по этому вопросу.

Статья 4 (A/CONF.152/C.1/L.10, L.26, L.35)

12. Г-н ОТИАЙ (Япония), представляя предложение своей делегации о включении нового пункта 1 бис в статью 4 (A/CONF.152/C.1/L.26), говорит, что в соответствии с положениями статьи 4(1) оператор может быть вынужден подписать или выдать документ даже после того, как заказчик предъявит ему иск. Безусловно, при разработке статьи это не имелось в виду, и цель данного предложения заключается в том, чтобы ограничить просьбы заказчиков временными рамками.
13. Г-н МОРАН (Испания) говорит, что, исходя из существа статьи 4(1), цели предложения Японии уже достигнуты; поэтому он предпочел бы сохранить текст в его нынешнем виде.
14. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что из формулировки существующего пункта ясно, что либо оператор, либо заказчик поставит вопрос о документации сразу же после передачи груза на терминале. Он полагает, что пройдет немного времени, прежде чем одна из сторон попытается обеспечить наличие документации, касающейся обработки груза. Слова "в разумный срок", содержащиеся в первой строке статьи 4(1), означают, что оператору понадобится какое-то время, достаточное для выдачи документа. Поэтому его делегация выступает за сохранение нынешнего текста статьи 4(1).
15. Г-н ОТИАЙ (Япония) говорит, что, учитывая замечания представителя Швеции, его делегация готова снять свое предложение.
16. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть предложение Мексики о добавлении фразы в статью 4(3) (A/CONF.152/C.1/L.35).
17. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что его предложение основано главным образом на комментариях Международного морского комитета и в нем используется формулировка, содержащаяся в пересмотренном варианте Инкотермс 1990 года.
18. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что не следует исключать никакие современные средства связи. С его точки зрения, сообщением является такая информация, которой может быть незамедлительно придана форма какого-либо документа или записи.
19. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что электронное сообщение не обязательно должно быть документом. Однако, с другой стороны, в пересмотренном варианте Инкотермс 1990 года говорится и о документах, и об электронных сообщениях, используемых в международной перевозке грузов.
20. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) говорит, что содержащиеся в статье 4(3) слова "при которой сохраняется содержащаяся в нем информация" предполагают любую форму сообщения, при которой сохраняется запись. Эта формулировка совершенно очевидно предусматривает и данные, содержащиеся в компьютере. Поэтому, с его точки зрения, необходимости в предложении Мексики нет.
21. Кроме того, формулировки статей 1(e) и (f) аналогичны формулировкам двух единообразных конвенций, принятых в Оттаве, и Типового закона ЮНСИТРАЛ о международном торговом арбитраже, которые получают признание как образец формулировок при переходе от бумажной документации к записям, которые могут существовать в виде магнитной ленты или лазерного диска.
22. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что учитывая разъяснения, данные Исполнительным секретарем, его делегация намерена снять свое предложение и оставить этот вопрос на усмотрение Редакционного комитета.
23. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) говорит, что в свете выступления Исполнительного секретаря нет необходимости обсуждать этот вопрос далее.
24. Г-н МЕЩЕРЯК (Украинская Советская Социалистическая Республика), выражая согласие с представителем Соединенных Штатов, полагает, что нет большой необходимости включать в проект конвенции положения об эквивалентном сообщении по системе электронного обмена данными.
25. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что если в соответствующем положении пересмотренного варианта Инкотермс 1990 года указывается, что документ может быть заменен эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными, то какую-то аналогичную формулу необходимо включить и в проект конвенции, ибо в противном случае можно будет предположить, что для целей конвенции документ должен иметь традиционную форму.
26. В существующем тексте статьи 4(3) указывается только на одну из двух возможностей, упомянутых в пункте 1, а именно в подпункте (b). Однако следует также упомянуть и подпункт (a). Поэтому, по его мнению, если изменить пункт 3, включив в него текст, в котором

говорилось бы о том, что документ может быть заменен эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными, то в этом случае будут охватываться обе ситуации и будет сделано необходимое уточнение.

27. Г-н ТАРКО (Австрия) говорит, что следует информировать Редакционный комитет о том, что между статьей 1(е) и (f) и статьей 4(3) существует значительное расхождение, поскольку в соответствии с первой статьей все формы являются приемлемыми. По его мнению, документом является запись, сделанная на бумаге, и поэтому оператор должен представить заказчику какую-то бумагу.

28. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) полагает, что разъяснение, данное Исполнительным секретарем, разрешает эту проблему. Предложение Мексики можно было бы, вероятно, отразить, включив в статью 4(3) после слов "в любой форме" слова "включая эквивалентное сообщение по системе электронного обмена данными". Этот вопрос полностью охватывается статьями 1(е) и (f).

29. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что форма документа имеет большое значение. Например, заказчику может понадобиться представить документ в суд для разрешения конфликта. Его делегация полагает, что в проекте конвенции следует в полной мере отразить достижения современной технологии. В пересмотренном варианте Инкотермс 1990 года содержится та же мысль и упоминается об эквивалентном сообщении по системе электронного обмена данными. Поэтому его делегация поддерживает предложение Мексики.

30. Г-н МУТЦ (Центральное бюро международных железнодорожных перевозок), выступая по приглашению Председателя, выражает согласие с Исполнительным секретарем о том, что формулировка, использованная в статье 4(3), является достаточно широкой и предусматривает сообщения по системе электронного обмена данными. Он отмечает, что выражение "сообщение по системе электронного обмена данными" имеет в правилах ЭДИФАКТ, принятых Европейской комиссией для Европы, конкретное значение. Эта терминология будет широко использоваться в международной торговле в следующем десятилетии и может быть отражена в проекте конвенции. Статью 4(3) можно было бы изменить следующим образом: "Документ может, в частности, заменяться эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными".

31. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что он готов согласиться с предложением Мексики только в том случае, если будет ясно, что сообщение по системе электронного обмена данными будет эквивалентом документа в том смысле, что в нем будет сохраняться информация. Защиту, предоставляемую заказчику в соответствии с пунктом 1(b) и предусматривающую, что он будет располагать конкретным доказательством для представления в суде в случае какого-либо последующего спора, ослаблять не следует. Прежде чем принимать решение, Комитет должен совершенно четко знать, будет ли в электронном сообщении сохраняться информация или нет.

32. Г-н РАО (Индия) согласен с тем, что единственный вопрос, требующий уточнения, заключается в том, будет ли сообщение по системе электронного обмена данными равноценным заменителем документа в том смысле, что оно будет обеспечивать сохранение информации. Если нет, то это уже вопрос существа, и поэтому предложение Мексики потребует дополнительного обсуждения. Однако если информация будет сохраняться, то в этом случае предложение Мексики можно было бы, вероятно, передать Редакционному комитету для изучения в контексте статьи 1(е) и (f) и статьи 4(3).

33. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) зачитывает соответствующие положения Инкотермс 1990 года. Согласно этим положениям, одной из обязанностей продавца является представление покупателю уведомления о том, что груз доставлен на борт судна. Если такое уведомление не представляется в форме транспортного документа, то продавец обязан помочь покупателю получить транспортный документ, например оборотный коносамент, не подлежащий передаче морской перевозке. Если продавец и покупатель согласились поддерживать связь электронными средствами, то такой документ может быть заменен эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными.

34. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) подчеркивает, что во избежание какой-либо путаницы необходимо с абсолютной ясностью указать в статье 4, что документ, упоминаемый в пункте 1(a), также должен сохранять содержащуюся в нем информацию. Другими словами, не должно быть каких-либо сомнений относительно того, что между документами, упомянутыми в обоих подпунктах, нет никакого различия в том смысле, что они оба представляют собой запись.

35. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) отмечает, что согласно Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция), а также в соответствии с Монреальским протоколом № 4 к ней оператор может выдавать соответствующий документ в электронной форме.

36. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) с удовлетворением отмечает, что другие делегации разделяют его опасения относительно того, что пункт 1(а) исключается из сферы применения пункта 3. Это несоответствие необходимо устранить, и он поэтому предлагает надлежащим образом изменить формулировку пункта 3. Остальной текст статьи следует оставить без изменений, добавив, однако, формулировку, разработанную на основе соответствующего положения Инкотермс и ранее достигнутой договоренности между заказчиком и оператором поддерживать связь с помощью электронных средств.

37. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что, хотя пересмотренный вариант Инкотермс 1990 года имеет огромное значение в международной торговле, Международная торговая палата (МТП) является частной ассоциацией, и Конференция Организации Объединенных Наций не обязана безоговорочно соглашаться со всеми документами, разработанными МТП. Комитет волен принимать другие предложения, если они, по его мнению, заслуживают внимания.

38. Г-н РОЖАНАФРУК (Таиланд) говорит, что после заслушания положений Инкотермс, зачитанных Исполнительным секретарем, он пришел к выводу о том, что формулировка статьи 4(3) может оставаться без изменения, поскольку в соответствии со статьей 4(1)(b) оператору предоставляется право по своему усмотрению выдавать подписанный документ в той форме, в какой он сочтет необходимым это сделать. В статье 4(1)(a) также ясно говорится о том, что подтверждение получения груза будет осуществляться только путем подписания представляемого заказчиком документа и по его просьбе. Такой документ может иметь либо традиционную форму, либо форму сообщения по системе электронного обмена данными.

39. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что после заслушания зачитанного текста Инкотермс у него создалось впечатление, что документ необязательно должен быть отдельной бумагой или сообщением, а может просто являться положением, например, в коносаменте. Действительно ли это так?

40. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) говорит, что зачитанные им предписания Инкотермс касаются формы транспортного документа. Если документ, упоминаемый в статье 4(1)(a), вполне может быть каким-либо транспортным документом, то документ, упоминаемый в пункте 1(b), естественно, таковым не будет являться, поскольку он будет выдаваться оператором терминала.

41. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что он удовлетворен этим объяснением.

42. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, как он понимает, делегация Соединенных Штатов согласилась с тем, что ее предложение, касающееся статьи 4 (A/CONF.152/C.1/L.10), должно рассматриваться Редакционным комитетом, который также учтет различные вопросы, затронутые в ходе прений на тему об электронно-письменной форме. Поскольку представитель Мексики снял свое предложение, какие-либо другие предложения, касающиеся статьи 4, помимо устного предложения представителя Италии, на рассмотрение выноситься не будут.

43. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что его предложение заключается в том, чтобы добавить в статью 4(3) новое предложение следующего содержания: "Если заказчик и оператор договорятся о поддержании связи электронными средствами, документ, упомянутый в пункте 1, может быть заменен эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными".

44. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что ему весьма трудно согласиться с предложением Италии. Он не понимает, каким образом при отсутствии какой-либо письменной информации суд может принять решение по делу в связи с подпунктами (a) или (b) статьи 4(1).

45. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что он согласен с идеей итальянского предложения, свидетельствующей о признании значительного и продолжавшегося длительное время процесса, однако предпочел бы, чтобы оно было сформулировано несколько короче, например путем добавления фразы "включая электронный обмен данными, о чем договариваются заказчик и оператор в ходе сделки, -" в статью 4(3) после слов "выдаваться в любой форме".

46. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что он поддерживает предложение Италии, которое по существу не отличается от предложения, первоначально внесенного его делегацией и затем снятого с учетом разъяснений Исполнительного секретаря.

47. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) также поддерживает предложение Италии. Индустрия, чьи интересы Конференция должна попытаться удовлетворить, отдает свое предпочтение подходу, отраженному в этом предложении. Решение о конкретном месте, которое предлагаемое новое предложение должно занять в тексте проекта, может быть оставлено на усмотрение Редакционного комитета.

48. Г-н ХЕРБЕР (Германия), г-н ОТИАЙ (Япония) и г-жа ПЬЯДЖИ ДЕ ВАНОССИ (Аргентина) также высказываются в поддержку итальянского предложения.

49. Г-н РАО (Индия) говорит, что он полностью согласен с точкой зрения, высказанной представителем Соединенного Королевства. Без какой-либо записи определение ответственности станет практически невозможным.
50. Предложение Италии принимается 14 голосами против 12 при 6 воздержавшихся.
51. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что в статью 4(3) добавлено новое предложение, говорит, что в случае отсутствия каких-либо возражений он будет считать, что Комитет относит весь текст этого пункта одновременно к подпункту (а) и подпункту (b) пункта 1.
52. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Советский Союз) спрашивает, должно ли соглашение между сторонами, упоминаемое во втором предложении пункта 3, которое было только что принято Комитетом, заключаться в письменной форме или может быть устным.
53. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, насколько он понимает, тот факт, что отправитель и получатель сообщения поддерживают между собой связь с помощью электронных средств, является сам по себе достаточным свидетельством такой договоренности.
54. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) согласен с такой интерпретацией.
55. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Советский Союз) отмечает, что приемлемой будет любая форма договоренности, в том числе и устная, а способы электронной связи являются уже частным вопросом. Еще один вопрос, по которому желательно получить разъяснение, заключается в том, можно ли электронный обмен данными использовать только в случае договоренности между сторонами или, другими словами, применимо ли первое предложение пункта 3 в случае отсутствия договоренности.
56. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что первое предложение пункта 3 остается применимым даже при отсутствии договоренности, упоминаемой во втором предложении.
57. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ подтверждает, что оба предложения пункта 3 не являются взаимоисключающими, а второе предложение лишь дополняет первое.
58. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь), выступая в качестве секретаря Редакционного комитета, спрашивает, будет ли Редакционный комитет уполномочен добавить в начале второго предложения такие слова, как "Кроме того", для того, чтобы показать, что в него вводится отдельное понятие.
59. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Редакционный комитет волен делать всю необходимую редакционную правку.
60. Г-н РОЖАНАФРУК (Таиланд), выступая по мотивам голосования, говорит, что он голосовал против предложения Италии не потому, что возражает против содержащейся в нем идеи, а по той причине, что, как он уже говорил ранее, он считает его излишним.

Заседание закрывается в 12 час. 35 мин.

6-е заседание

Пятница, 5 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРОДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.6

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 4 (продолжение) (A/CONF.152/C.1/L.31)

1. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) говорит, что статья 4 в целом вызывает у его делегации значительную озабоченность. Употребление слова "заказчик" только лишь в одном пункте 1 конвенции является особой проблемой. Хотя он не хочет вносить предложение о том, чтобы дать этому термину определение в конвенции, весьма важно иметь ясное представление о его значении в этом конкретном контексте. К числу лиц, которые могут представить документ оператору или запросить у него такой документ, относятся

перевозчики, либо доставляющие, либо получающие груз, и лица, которые с той или иной целью заинтересованы в этом грузе на первом или на последнем этапе его международной перевозки. Хотя такие лица могут и не иметь договорных отношений с оператором, они захотят иметь гарантию, что после передачи ему этого груза он предоставит расписку, удостоверяющую, что он принял груз и что этот груз находится в хорошем состоянии. Комитет, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, является ли термин "заказчик" уместным в данном случае.

2. Пытаясь включить в статью 4 предложение его делегации, содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.31, оратор обнаружил, что между понятием перевозчика или иного лица, заинтересованного в грузе, и понятием заказчика, используемым в статье, существует противоречие. В соответствии с подпунктом (а) статьи 4(1) заказчик представляет документ, который должен быть подписан оператором. Этот документ характеризовал бы груз и, в случае включения в статью предложенного Соединенным Королевством текста, подтверждал бы также, что груз является объектом международной перевозки. Однако вступительная часть статьи 4(1) дает оператору право выбора - либо удостоверить получение им груза, подписав этот документ, либо самому выдать подписанный документ, указанный в подпункте (b); последний документ также мог бы удостоверить тот факт, что груз является объектом международной перевозки. Однако согласно статье 4(2) на оператора, если он не выполняет действий, предусмотренных в подпунктах (а) или (b) статьи 4(1), будет распространяться допускающая опровержение презумпция о том, что он получил груз во внешне хорошем состоянии. Это положение вызывает у его делегации значительные трудности. Кроме того, она не видит оснований для исключения изложенного во втором предложении пункта 2 и предлагает изъять его из проекта.

3. Оратор полагает, что поправка к пункту 3, внесенная Комитетом на предыдущем заседании, принесла значительный вред этому пункту, а следовательно, и всей статье в целом. Что касается пункта 4, который весьма близок по формулировке к статье 14 Гамбургских правил, то он предлагает вставить запятую между словами "напечатана" и "в виде факсимиле". К сожалению, она была пропущена в Гамбургских правилах.

4. По мнению его делегации, статья 4, и пункты 1 и 2 в частности, содержат в себе слишком много различных идей. Документы, упомянутые в статье, будут иметь весьма важное значение, и в конвенции следует очень четко разъяснить, каково их подлинное значение, возможно, добавив в нее дополнительные подробности.

5. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету обсудить предложение Соединенного Королевства, содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.31, и, если он одобрит его по существу, найти способ его адаптации к статье 4.

6. Г-н ЮЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что, как он надеется, он сам сможет сформулировать предложение своей делегации таким образом, чтобы его можно было включить в статью 4. Он будет продолжать работать над этим вопросом.

7. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) заявляет, что пункт 1 статьи 4 в нынешней формулировке не ясен и потребует некоторых редакционных изменений. Кроме того, у его делегации вызывают беспокойство используемые в первом предложении пункта 2 английского текста слова "rebuttably presumed". Означает ли фраза "подобная презумпция не применима" во втором предложении, что такой презумпции, которая допускает возможность опровержения, не будет, т.е. что будет иметь место неопровержимая презумпция или же не будет никакой презумпции вообще? Его делегация поддерживает мнение Соединенного Королевства относительно употребления слова "заказчик". В предыдущих конвенциях о перевозках и в других статьях данного проекта используется термин более технического характера - "заинтересованная сторона". Он одобряет предложение о том, чтобы в пункте 4 между словами "напечатана" и "в виде факсимиле" была вставлена запятая.

8. Г-н ХЕРБЕР (Германия) говорит, что его делегация также весьма озабочена по поводу статьи 4. В пунктах 1 и 2 содержится большое количество различных идей, однако не все из них получили четкое выражение. Например, пункт 2, который касается вопроса о презумпции: если оператор не выполняет действий, предусмотренных в подпункте (а) или подпункте (b) пункта 1, то считается, что он получил груз во внешне хорошем состоянии. Однако что произойдет, если он выдаст документ, где сказано, что он получил груз в хорошем состоянии? Будет ли иметь место презумпция и можно ли будет ее опровергать? Ответ на оба эти вопроса может быть только утвердительным. Документ, о котором идет речь, не будет обратным, и, следовательно, любую установленную им презумпцию можно будет опровергать. Неразумно считать, как это, видимо, подразумевается в пункте 2, что если оператор выполняет действия, предусмотренные в подпунктах (а) или (b), то его действия не приведут к возникновению вообще никакой презумпции. Можно было бы утверждать, что в этом случае презумпция является самоочевидной, однако это весьма опасный подход.

9. Оратор считает, что причиной этой оплошности являются изменения, внесенные в проект в ходе его разработки. Первоначально в Гамбургских правилах и тексте ЮНИДРУА правило презумпции распространялось только на лицо, которое приняло груз, и на случай выдачи документа, причем имелась в виду только та презумпция, которую устанавливал документ. В пункте 2 проекта Комиссии это правило вывернуто наизнанку, в результате чего невыдача документа создает презумпцию того, что груз получен в хорошем состоянии. Обойден главный вопрос - какую презумпцию создает документ. Текст не ясен и требует дальнейшего рассмотрения.

10. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что представитель Соединенных Штатов Америки согласился с тем, чтобы представленное его делегацией предложение по пункту 4 (A/CONF.152/C.1/L.10) было рассмотрено Редакционным комитетом. Однако исключение существенно важного момента в конце статьи 4(4) проекта Комиссии, т.е. слов "если это не противоречит праву страны, в которой подписывается документ", не может быть рассмотрено Редакционным комитетом.

11. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что обсуждение статьи 4 в Первом комитете еще не закончено. Кроме того, выступления, прозвучавшие после внесения Соединенными Штатами своего предложения, показали, что ситуация в отношении подписания документов электронным способом не так проста, как казалось на первый взгляд.

12. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что он хотел бы ознакомиться с текстом новой формулировки предложения Соединенного Королевства, содержащегося в документе A/CONF.152/C.1/L.31, для рассмотрения вопроса о его включении в статью 4. Он оставляет за собой право высказать окончательные замечания относительно этой статьи после ознакомления с новым предложением. Его делегация не будет возражать против замены слова "заказчик" более приемлемым термином. Что же касается правила презумпции, то он сопоставил пункт 2 статьи 4 проекта конвенции с текстом, представленным ЮНСИТРАЛ на ее двадцать второй сессии, и обратил внимание на то, что на ней в этот пункт было включено второе предложение хотя в докладе о работе сессии (A/44/17) причины его включения не приводятся. Насколько он помнит, было признано несправедливым требовать, чтобы оператор, который осуществляет лишь перемещение груза с одного транспортного средства на другое, оформлял предусмотренные статьей документы и еще более несправедливым, когда несовершение этих действий создают упомянутую презумпцию. По этой причине во втором предложении и предусмотрено исключение. Он поддерживает предложение о том, чтобы в пункте 4 между словами "напечатана" и "в виде факсимиле" вставить запятую, и хочет оставить за собой право высказать свое мнение по весьма интересному и трудному вопросу, поставленному представителем Германии.

13. Г-н МОРАН (Испания) говорит, что его делегация одобряет статью 4 в нынешней редакции и уверена, что выраженные в ее отношении сомнения можно урегулировать, если рассматривать конвенцию в целом. Представитель Германии считал, что пункт 1 устанавливает презумпцию. Согласно правовой системе Испании и, возможно, других государств презумпция будет означать, что во время выполнения действий оператор проявлял достаточное усердие. Если заказчик предъявит оператору документ, который тот подпишет, то будет предполагаться, что груз получен в хорошем состоянии, о чем свидетельствует подписанный документ. Эта презумпция будет иметь место, однако, как можно заключить из статьи 6, оператор, вероятно, сможет доказать, что груз был поврежден по вине другого лица, и в этом случае он не будет нести ответственность лишь на том основании, что поставил свою подпись под документом.

14. Вторая возможность, которую предусматривает статья 4(1), заключается в том, что заказчик не представляет документ, а ждет, когда это сделает оператор; тогда оператор получает возможность проверить груз и выдать в разумный период времени документ, который устанавливает презумпцию в отношении состояния груза, а также в отношении того, произошло ли с ним что-нибудь во время пребывания на терминале. Третья возможность состоит в том, что оператор не выдает документ и не подписывает документ, представленный ему заказчиком. Этот случай предусматривается в пункте 2. Здесь вновь возникает презумпция, что груз был передан в хорошем состоянии, если не будет доказано иного; вполне логично, что эта презумпция отпадает только после того, как было доказано, что груз не был получен в хорошем состоянии, что и отражено в статье 6.

15. Что касается второго предложения пункта 2, то ему напоминает то же, о чем заявил представитель Швеции. Он считает логичным, чтобы в рассматриваемом случае презумпция в отношении оператора не применялась.

16. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что, по мнению его делегации, статья 4 в нынешней редакции вполне справедлива в отношении как заказчика, так и оператора. Оператор имеет право и обязан предоставлять расписку, подтверждающую состояние груза. Его делегация в определенной степени поддерживает мнение представителя Соединенного Королевства относительно употребления слова "заказчик", однако она считает, что этот термин может быть истолкован как означающий лицо, которое просит оператора выдать расписку за груз. Такая просьба является

разумной, и заказчик должен иметь на это право. Статья 4(2) также является справедливой и разумной. Статья 4 приемлема для его делегации при условии внесения в нее незначительных редакционных изменений.

17. Г-н ТАРКО (Австрия) говорит, что для его делегации статья 4 в существующей формулировке приемлема, несмотря на ее сложность. Единственная проблема, на его взгляд, состоит в том, что упомянутая в пункте 2 презумпция распространяется не только на пункт 1(b), но и на пункт 1(a), который не требует от оператора констатации состояния груза. Поэтому в последнем случае к нему не должна применяться презумпция получения груза в хорошем состоянии.

18. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия) поддерживает возражение представителя Австрии.

19. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что, как представляется, в пунктах 1 и 2 отсутствует одна существенно важная деталь, а именно идея о том, что оператор фактически получил груз. Некоторые из проблем, упомянутых в связи с пунктом 2, можно было бы в известной мере урегулировать, если бы в обоих пунктах ясно указывалось, что действия, предусмотренные в пунктах 1(a) и 1(b), обусловлены фактом получения груза оператором. Любое подтверждение, сделанное в соответствии с пунктом 1(a), будет лишь подтверждением получения, тогда как подтверждение получения в соответствии с пунктом 1(b) требует также указывать состояние груза.

20. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что нынешняя дискуссия в Комитете аналогична дискуссии в Рабочей группе по международной договорной практике, где эта статья подробно обсуждалась. Поэтому он предлагает Комитету приступить к голосованию по статье 4(2).

21. Статья 4(2) принимается 17 голосами против 7 при 9 воздержавшихся.

22. Г-н РУСТАНД (Швеция) выражает удивление по поводу того, что Председатель предложил провести голосование по пункту 2. Насколько он понимает, Комитет ждет от делегации Соединенного Королевства нового предложения, которое будет касаться ряда пунктов статьи 4.

23. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что Комитету не следует предполагать, как, по-видимому, предположил Председатель, что попытки его делегации найти форму включения в статью 4 некоторых идей, изложенных в документе A/CONF.152/C.1/L.31, не будут иметь последствий для пункта 2. Он также удивлен тем обстоятельством, что Председатель провел голосование по этому пункту. Новое предложение его делегации в связи с документом A/CONF.152/C.1/L.31 будет по меньшей мере содержать ссылку на пункты 1(a) и 1(b) статьи 4. Поскольку эти подпункты конкретно упоминаются в пункте 2, совершенно очевидно, что этот пункт будет также затронут. Он не преследует цель полностью изменить формулировку статьи 4. Он сделает все возможное, чтобы учесть решение Комитета по пункту 2, однако он оставляет за своей делегацией право решить, при попытке отразить в статье 4, документ A/CONF.152/C.1/L.31, вопрос о том, хочет ли она предложить в результате этого некоторые поправки к пункту 2, а также возможные поправки к пункту 1. Он считает, что ее право на это имеет исключительно важное значение, и просит Председателя предоставить ему необходимую свободу действий при подходе к данному вопросу с тем же чувством ответственности, которое проявил бы и сам Председатель.

24. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что он принял к сведению мнение Соединенного Королевства. Результаты голосования по пункту 2 остаются в силе, но с оговоркой, что в документ A/CONF.152/C.1/L.31, возможно, будет внесена поправка.

25. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что его делегация воздержалась при голосовании. Если бы по пункту 2 были представлены достаточные разъяснения, то она бы голосовала за него, однако ее сомнения не развеялись, особенно в отношении вопроса, поднятого представителем Германии.

26. Г-н МЕЩЕРЯК (Украинская Советская Социалистическая Республика) говорит, что его делегация воздержалась при голосовании, поскольку она считает, что Комитет принял поспешное решение. Тем не менее она считает, что соответствующие усилия помогли бы преодолеть возникшие трудности.

27. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что, насколько он понимает, Комитет на предыдущем заседании достиг негласной договоренности о том, чтобы дождаться внесения нового предложения по статье 4, которое обязалось подготовить Соединенное Королевство. Что касается пункта 2, то Соединенное Королевство выразило сомнения относительно целесообразности включения в проект второго предложения. Учитывая последующую дискуссию, никто из присутствующих не мог бы предположить, что новое предложение Соединенного Королевства не затронет пункт 2. Ход нынешнего заседания подтвердил его впечатление о том, что базовый текст рассматривается как

реальность и что какие-либо серьезные попытки усовершенствовать его являются ненужными и, возможно, даже нежелательными.

28. Г-н РАО (Индия) заявляет, что его делегация воздержалась при голосовании. Как представляется, голосование было проведено с неоправданной поспешностью. Представитель Соединенного Королевства заявил на нынешнем и на предыдущем заседаниях, что он разрабатывает некоторые идеи, связанные со статьей 4, и значительное число делегаций выразили сомнения в отношении этой статьи. Не следует препятствовать усилиям по достижению в Комитете консенсуса, особенно когда мнения, по-видимому, разделились поровну. Поэтому он просит Председателя проявить терпение и, если возможно, рассмотреть вопрос о создании небольших групп для проведения переговоров с целью решения трудных вопросов. Если бы это было сделано в отношении пункта 2, то переговоры, несомненно, позволили бы выработать консенсус уже начале следующей недели.

29. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что после голосования он понял, что не сможет внести поправку, предусматривающую исключение второго предложения пункта 2. Насколько он понимает, было принято решение о сохранении этого предложения. Теперь он сосредоточит свое внимание на таких поправках к пункту 2, которые обусловлены его попытками включить в пункт 1 идеи, выраженные в документе A/CONF.152/C.1/L.31. Тем временем он обращает внимание Председателя на правило 7 правил процедуры, которое применительно к Комитету mutatis mutandis обязывает Председателя содействовать достижению общего согласия. Всем делегациям полезно иметь это в виду.

Заседание прерывается в 16 час. 05 мин. и возобновляется в 17 час. 15 мин.

ВЫБОРЫ ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ И ДОКЛАДЧИКА (пункт 2 повестки дня) (продолжение)

30. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) предлагает кандидатуру г-на Солимана (Египет) на пост заместителя Председателя и г-на Сафариана Нематабада (Исламская Республика Иран) на пост Докладчика.

31. Г-н Солиман (Египет) и г-н Сафариан Нематабад (Исламская Республика Иран) избираются соответственно заместителем Председателя и Докладчиком.

Заседание закрывается в 17 час. 20 мин.

7-е заседание

Понедельник, 8 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.7

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 и 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 4 (продолжение) (A/CONF.152/C.1/L.10)

1. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки), представляя предложение своей делегации (A/CONF.152/C.1/L.10), поясняет, что его цель заключается в приведении данного положения в соответствие с формулировкой других существующих конвенций о перевозках. По мнению его делегации, слова "если это не противоречит праву страны, в которой подписывается документ", содержащиеся в проекте Комиссии, не нужны.

2. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) решительно поддерживает предложение об исключении слов "если это не противоречит праву страны, в которой подписывается документ", которые, по его мнению, являются нежелательными и действительно опасными с точки зрения единообразия права. Что касается остальной части пункта, то он поддерживает предложение Соединенных Штатов Америки, отмечая, что оно основано на определении, используемом в Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях от декабря 1989 года, которая является последней из принятых конвенций Организации Объединенных Наций в области международной торговли.

3. Г-н МОРАН (Испания) и г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) также поддерживают предложение.

4. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, если нет других возражений, он будет считать, что Комитет принимает предложение Соединенных Штатов с учетом таких редакционных изменений, которые могут потребоваться, с тем чтобы привести формулировку в полное соответствие с текстом Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях.

5. Предложение принимается.

Статья 3 (продолжение) (A/CONF.152/C.1/L.38)

6. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство), представляя предложение своей делегации (A/CONF.152/C.1/L.38), говорит, что Соединенное Королевство в некоторой степени обеспокоено многообразием операций, включенных в понятие доставки груза в распоряжение оператора, в частности, с учетом формулировки статьи 1(a), принятой Комитетом. Согласно этому предложению единственными двумя факторами, определяющими период ответственности, являются доставка груза и его принятие. По мнению его делегации, нет необходимости делать ссылку на возможность принятия груза с опозданием.

7. Г-н МОРАН (Испания) говорит, что данное предложение является в высшей степени интересным и его следует рассмотреть в связи с другими частями проекта конвенции и, в частности, статьями 1, 4 и 10.

8. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что он не видит, в каком отношении предлагаемый текст является более четким, чем проект Комиссии.

9. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) говорит, что он поддерживает сохранение статьи 3 в том виде, в каком она сформулирована. Включение понятия "непосредственное" распоряжение будет равносильно предложению распределить деятельность оператора, которая в настоящее время более или менее унифицирована, между несколькими отдельными корпорациями, каждая из которых не имеет ни капитала, ни страхования. Последствия будут весьма нежелательными. Термин "доставка" не обязательно означает физическую доставку и, по его мнению, понятие "принятие в ведение" является более предпочтительным. Что касается выражения "передача груза", то, вероятно, оно имеет большую физическую коннотацию, чем выражение "предоставление в распоряжение", однако, по его мнению, последнее выражение является достаточно точным отражением реальности. Он не может поддержать предложение Соединенного Королевства.

10. Г-н РУСТАНД (Швеция) отмечает, что выражение "предоставление в распоряжение" является более предпочтительным, поскольку оно дает оператору возможность снять с себя ответственность без физической передачи груза. Он не может поддержать предложение Соединенного Королевства, но поддержит первоначальный текст, который, по его мнению, был бы улучшен на основе поправок Финляндии (A/CONF.152/C.1/L.36).

11. Г-н ТАРКО (Австрия) отмечает, что предложение Соединенного Королевства содержит ряд изменений к формулировке статьи 3, некоторые из которых имеют существенное значение. По его мнению, вместо рассмотрения идеи о доставке груза перевозчиком или другим лицом в распоряжение оператора целесообразнее ориентироваться на формулировку о принятии груза оператором в соответствии со статьей 1. Он не может поддержать включение слова "непосредственное", поскольку это может привести к возникновению спора: например, груз может не быть в "непосредственном" распоряжении оператора, но тем не менее он может быть в его распоряжении и поэтому он должен нести ответственность за него.

12. С другой стороны, допускается, что с оператора не снимается полная ответственность после периода времени, в течение которого он принял груз в свое распоряжение. В соответствии со статьей 10(1) он по-прежнему имеет право удерживать груз после этого периода времени, однако осуществляя данное право, он не может поступать по своему усмотрению, т.е. в определенном смысле он по-прежнему несет ответственность. Поэтому следует особо поддержать предложение об исключении слов "или предоставления в распоряжение", поскольку они могут создать некоторую степень неопределенности.

13. Г-н РОЖАНАФРУК (Таиланд) говорит, что исключение слов "или предоставления в распоряжение", предложенное Соединенным Королевством, является серьезным изменением текста статьи 3. В результате данного предложения будет расширен период ответственности оператора, что, по его мнению, не оправдано. Поэтому он выступает за сохранение статьи 3 в том виде, в каком она сформулирована.

14. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) отмечает усилия делегации Соединенного Королевства, направленные на более точное определение периода ответственности оператора. Вместе с тем термины, используемые в ее предложении, не находятся в точном соответствии с терминами, используемыми

в других статьях. Термин "принятие в ведение" был всесторонне обсужден на предыдущих заседаниях, и, несмотря на его неопределенность, большинство делегаций согласились с ним ввиду отсутствия лучшего варианта. Предложение Соединенного Королевства влечет за собой существенное изменение, поскольку оно продлевает период ответственности оператора до момента, когда груз действительно передается лицу, уполномоченному принять его. Вместе с тем настоящая формулировка допускает возможность того, что лицо может быть представлено агентом, и по этой причине после продолжительной дискуссии она была сочтена многими делегациями удовлетворительной.

15. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что он может согласиться с первой частью предложения Соединенного Королевства. Вместе с тем в связи со второй частью возникает ряд проблем, поскольку оператор будет нести полную ответственность за груз, даже если он не в состоянии передать его. Поэтому он выступает против предложения в целом.

16. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что, хотя, без сомнения, юридические термины "принятие в ведение" и "предоставление в распоряжение", возможно, трудны для толкования на практике, все попытки усовершенствовать их были бесполезными и настоящее предложение также является неудачным. Кроме того, хотя термин "принятие в ведение", используемый в статье 3, означает, что внимание сосредоточено на операторе, предложение Соединенного Королевства смещает акцент на доставку груза перевозчиком или другим лицом, что может вызвать проблемы. Кроме того, во второй части предложения предусматривается, что груз должен быть лишь "передан". Исключение концепции "предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его" имеет важные практические последствия. Оператор может не иметь возможности обеспечить передачу груза, но к тому же должен быть способен исполнять свои обязанности и обеспечить его предоставление. Ввиду существенных проблем, возникающих в связи с предложением Соединенного Королевства, он считает, что было бы лучше придерживаться настоящей формулировки.

17. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что его делегация с самого начала испытывала некоторое неудовлетворение в отношении статьи 3 и термина "принятие в ведение". Вместе с тем с учетом замечаний предыдущего оратора он предпочитает сохранить настоящую формулировку текста.

18. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что дискуссия выявила реальные проблемы, касающиеся существующего текста статьи 3, и сложность принятия четких определений об ответственности. Поскольку Комитет не счел уместным сформулировать такие определения, сфера, охватываемая статьей 3, явится источником серьезных проблем, касающихся соответствующей ответственности перевозчика и оператора. Соединенное Королевство особенно обеспокоено несерьезностью понятия "предоставление в распоряжение"; использование такой формулировки будет равносильно предоставлению оператору возможности снять с себя ответственность на том основании, что он разгрузил груз на пристань, а лицо, уполномоченное принять его, не обнаружило его. Конвенция в целом необязательно возлагает неопределенную ответственность на оператора; если груз не был получен после определенного срока, оператор может применять другие положения конвенции для его передачи, однако он должен по-прежнему нести ответственность за груз до тех пор, пока он не сделал этого. Его делегация по-прежнему настойчиво поддерживает предложение Финляндии, которое, однако, было отклонено, поскольку в нем делается попытка исключить несерьезность понятия предоставления груза в чье-либо "распоряжение". Ввиду сложившихся обстоятельств она снимет свое предложение.

19. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ соответственно считает статью 3 принятой.

20. Предложение принимается.

Статья 1, предложения относительно новых подпунктов (продолжение)

21. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство), представляя предложение своей делегации (A/CONF.152/C.1/L.37), говорит, что оно касается определения слова "лицо", используемого в его предложениях относительно статьи 3 и статьи 4. Можно утверждать, что поскольку его предложение относительно статьи 3 не было принято, нет необходимости давать определение термину "лицо". Однако он считает, что было бы целесообразным отложить дискуссию и возобновить ее после рассмотрения статьи 4.

22. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что документ A/CONF.152/C.1/L.37 будет рассмотрен после обсуждения предложения Соединенного Королевства, касающегося статьи 4.

Статья 5 (A/CONF.152/C.1/L.11, L.12, L.20, L.24, L.39, L.42)

23. Г-н ШРОК (Германия), представляя предложение своей делегации относительно добавления нового пункта 1 бис (A/CONF.152/C.1/L.11), говорит, что после консультаций с делегацией

Австралии было решено между словами "предоставлен" и "доступ" включить слово "несанкционированный". В измененном виде предложение сейчас представляется совместно Австралией и Германией. Оно основывается на том факте, что согласно статье 5(1) на "основании ответственности" предусмотрен переход бремени доказывания в отношении вины и неисполнения. В обычных обстоятельствах бремя доказывания того, что причиненный ущерб явился результатом ошибки или неисполнения ответчика, возлагается на истца. В настоящей статье предусмотрен переход бремени доказывания, как это имеет место в других транспортных конвенциях, поскольку, когда что-то случается с грузом, например, на корабле или в железнодорожном вагоне, факты случившегося известны не грузоотправителю, комитенту или грузополучателю, а перевозчику. Такую точку зрения, изложенную в конвенциях о перевозках, он полностью поддерживает. Вместе с тем, что касается операторов транспортных терминалов, особенно в крупных морских портах, фактическая ситуация может быть совершенно иной, поскольку груз не всегда хранится под замком. Иногда необходимо предоставить заказчику доступ к его грузу, с тем чтобы он мог осмотреть его или произвести с ним какие-либо другие операции. В крупных морских портах установить электронные средства контроля или держать под контролем все посещения заказчиков невозможно. Из практических соображений заказчикам иногда предоставляют несанкционированный доступ к грузу, и если повреждение произошло в момент предоставления заказчику такого доступа, то оно могло в равной степени произойти и по вине оператора терминала, и по вине заказчика. Поэтому в такой конкретной ситуации он предлагает полагаться на общую норму права, в соответствии с которой бремя доказывания вины или неисполнения возлагается на истца.

24. Г-н СМИТ (Австралия) говорит, что, его делегация считает, что не следует предусматривать переход бремени доказывания в тех случаях, когда оператор предоставил заказчику или другим лицам доступ к соответствующему грузу. Это будет соответствовать недавно принятым решениям английских судов в рамках общего права передачи вещей в зависимое держание. Он предложил включить слово "несанкционированный" для охвата случаев, когда оператор сохраняет контроль за соответствующим грузом, что опять же соответствует английскому праву.

25. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что, хотя национальные законодательства по данному вопросу различаются, смысл проекта конвенции заключается в том, что лишь оператор должен нести ответственность на основании вины и что происходит переход бремени доказывания, и поэтому он возражает против совместного предложения.

26. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что его делегация не может поддержать совместное предложение. Формулировка "приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать утраты или повреждения груза" обладает достаточной гибкостью, позволяющей оператору доказать, что он сделал все необходимое, когда, например, в месте хранения груза находятся другие лица, в частности заказчик или его агент. В связи с этим его делегация считает, что данное предложение вносит ненужное осложнение.

27. Что касается выражения "в момент возникновения", то он считает, что было бы уместным сослаться на весь период, в течение которого оператор несет ответственность за груз.

28. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что он мог бы поддержать первоначальное предложение Германии. Однако, поскольку включение слова "несанкционированный" возлагает все бремя на оператора, его делегация воздержится при голосовании по совместному предложению.

29. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко) говорит, что в ее стране грузополучатели часто посещают порты и имеют свободный доступ к грузу. Поэтому ее делегация считает, что доказывать, что в момент нахождения груза в распоряжении оператора с ним что-то произошло, должен грузополучатель.

30. Г-н ТАРКО (Австрия) говорит, что статья 5(1) является достаточно гибкой. В рамках имеющейся формулировки пункта судья может определить, принял ли оператор все меры, которые могли разумно требоваться.

31. Выражение "в момент возникновения" может вызвать трудности, поскольку может оказаться сложным определить, когда действительно произошла утрата, повреждение или задержка. В связи с этим его делегация не может принять совместное предложение.

32. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что, когда груз осматривается заказчиком, присутствие представителя оператора для осуществления контроля и защиты его интересов вполне естественно. Поэтому, по его мнению, необходимости в совместном предложении нет.

33. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что, если заказчику или владельцу существующего груза предоставлен доступ в район хранения груза, то этот фактор должен быть принят во внимание судами при определении того, принял ли оператор все меры, которые могли разумно требоваться. Поэтому его делегация не сможет поддержать совместное предложение, согласно которому бремя доказывания возлагается на истца.

34. Г-н УОЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что, хотя его делегация не возражает против предложения, она столкнулась с некоторыми трудностями, например, в отношении слова "заказчик". Кто конкретно является заказчиком и каковы его взаимоотношения с оператором, перевозчиком, владельцем или отправителем? Что касается выражения "в момент возникновения", он считает, что, возможно, более уместной была бы формулировка "в течение периода, когда произошла утрата или повреждение". Было бы разумно признать, что, вероятно, будут иметь место случаи, когда заказчик хотел бы повлиять на обстоятельства в своих собственных интересах. Если заказчик имеет преимущество в том, что ему предоставлен несанкционированный доступ, то он не должен иметь возможность использовать данные преимущества в ущерб оператору. В этих обстоятельствах бремя доказывания следует сохранить за заказчиком.

35. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) говорит, что он поддерживает предложение, поскольку в портах его страны, как правило, заказчик имеет доступ к грузу. Он отмечает, что в этом отношении между Гаагскими-Висбийскими правилами и Гамбургскими правилами существуют определенные различия: во-первых, перевозчик, который соответствует оператору транспортного терминала в нашем случае, должен лишь доказать, что он выполнил все свои обязательства; он не должен доказывать возникновение любой утраты или повреждения; в последних он должен сделать это. Учитывая фактические положения, складывающиеся на практике, он бы высказался в поддержку освобождения оператора от бремени доказывания.

36. Г-н ОТИАЙ (Япония) говорит, что он столкнулся с определенными трудностями относительно предложения, в основе которого утверждение, что заказчик и истец являются одним лицом. Однако, если они не являются одним лицом и если истец невиновен, он не может понять, почему на последнего возлагается бремя доказывания.

37. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что он также отдает предпочтение имеющемуся тексту. Предложение содержит доказательственную норму, выходящую за рамки принципа ответственности, закрепленного в конвенции. Попытка рассматривать один конкретный набор обстоятельств приводит к переходу бремени доказывания и возникновению такого же числа вопросов, которое предполагалось решить. В случае возникновения обстоятельств, приведших к утрате, оператор уже имеет юридические основания для возражения, поскольку он может доказать, что он принял все разумные меры для защиты груза. Он будет иметь также юридические основания для возражения согласно статье 3, предусматривающей, что, если заказчик принял груз для осмотра или обработки, оператор больше не несет ответственность.

38. Г-жа ПЬАДЖИ ДЕ ВАНОССИ (Аргентина) говорит, что она также столкнулась с трудностями в связи с этим предложением; на практике может оказаться сложным доказать, что заказчику или лицам, действующим от его имени, предоставлен доступ в соответствующий район в момент, когда действительно произошла утрата или повреждение.

39. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что цель совместного предложения заключается не в том, чтобы охватить какую-то гипотетическую ситуацию, а реальную ситуацию, которая, по сообщениям представителей промышленности и в чем он сам убедился в результате личных визитов, имеет место на транспортных терминалах в настоящее время. Он может принять предложение Соединенного Королевства о замене слова "возникновения" в первой строчке предложения на фразу "в течение периода, когда произошла утрата или повреждение".

40. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия) считает, что в пункте 1 данной статьи такая ситуация уже охватывается фразой "все меры, которые могли разумно требоваться". Если предложение будет принято, то просьба заказчика об осмотре груза будет крайне неразумной; напротив, для него было бы разумным четко определить, что он никоим образом не желает иметь доступ к нему.

41. Г-н БЕЛЛО (Филиппины) говорит, что хотя ему понятна обеспокоенность ораторов, выступающих в поддержку предложения о несанкционированном доступе заказчиков, следует помнить, что такой доступ, хотя и является несанкционированным, был бы разрешен оператором, и заказчик не будет контрабандистом или правонарушителем. Переход бремени доказывания недопустим лишь на основе утверждения того, что между несанкционированным доступом и возникновением обстоятельств, которые вызвали повреждение, существует причинная связь.

42. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) говорит, что он отдает предпочтение имеющемуся тексту. В случае возникновения таких обстоятельств оператор должен привести необходимые факты для доказывания того, что он не виновен в произошедшем повреждении.

43. Г-н МУТЦ (Наблюдатель, Центральное бюро международного железнодорожного транспорта) говорит, что у него также имеются сомнения в отношении возможности применения этого положения на практике, поскольку обычно доступ будет санкционирован. Определение того, был ли санкционирован доступ или нет, как правило, будет означать то же самое, что и определение того, были ли предприняты все разумные меры предосторожности для защиты груза.

44. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по совместному предложению (A/CONF.152/C.1/L.11).
45. Предложение отклоняется 27 голосами против 4 при 4 воздержавшихся.
46. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает передать на рассмотрение Редакционному комитету другое предложение относительно статьи 5, представленное Испанией (A/CONF.152/C.1/L.20) и касающееся вопросов редакционного характера.
47. Это предложение принимается.
48. Г-н СОЛИМАН (Египет) представляет свое предложение, касающееся статьи 5(2) (A/CONF.152/C.1/L.42). На практике может оказаться сложным доказать, в какой степени произошедшая утрата была вызвана неисполнением со стороны оператора.
49. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко) поддерживает данное предложение. По всей видимости, доказать такое крайне неопределенное обстоятельство, как, в какой степени утрата или повреждение объясняются той или иной причиной, не так просто.
50. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит о возможности возникновения определенного непонимания ввиду того факта, что пункт 2 сформулирован негативным образом. В действительности важное значение имеет не негативный, а позитивный фактор, а именно сумма утраты, вызванной одной причиной в отличие от другой. В соответствии с принципом встречной вины ответственность оператора будет ограничена утратой или повреждением, которые действительно произошли по его вине.
51. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) разделяет данную точку зрения. Хотя заключительная фраза пункта 2 является негативной, в действительности оператор будет доказывать, что он не имел отношения к данным обстоятельствам и поэтому необходимые доказательства будут носить скорее не негативный, а позитивный характер.
52. Г-н ОТИАЙ (Япония) говорит, что он столкнулся с некоторыми трудностями в связи с данным предложением. Поскольку формулировка, используемая в заключительной фразе пункта текста Комиссии, совпадает с формулировкой, используемой в пункте 7 статьи 5 Гамбургских правил, а также в статье 17 Конвенции о смешанных перевозках грузов, он предпочел бы сохранить ее.
53. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Египта (A/CONF.152/C.1/L.42).
54. Предложение отклоняется 20 голосами против 7 при 7 воздержавшихся.
55. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды), представляя предложение своей делегации относительно добавления нового пункта к статье 5 (A/CONF.152/C.1/L.24), говорит, что в настоящее время проект конвенции не содержит конкретных положений о косвенных убытках. В ходе предварительной дискуссии Рабочая группа ЮНСИТРАЛ пришла к выводу, что вопрос о том, будет ли оператор нести ответственность за такие убытки, будет определен национальным законодательством; такой вывод может означать, что операторы несут ответственность в одном государстве и не несут ответственность в другом государстве. В настоящее время, когда предпринимается попытка унифицировать правила об ответственности операторов, возможно, было бы целесообразным включить в конвенцию какое-либо положение с разъяснением, что косвенные убытки не могут быть возмещены.
56. Г-жа СКОВБИ (Дания) поддерживает предложение Нидерландов, однако предпочла бы включить его в статью 6.
57. Г-н РУСТАНД (Швеция) обращает внимание на замечание своего правительства (A/CONF.152/7/Add.1, стр. 12) о том, что неясно, следует ли рассматривать слово "утрата" в пункте 1 как включающее косвенные убытки, и что неизвестна степень ответственности оператора. В принципе его делегация поддерживает предложение, хотя она сомневается, что на такой поздней стадии можно придти к какому-либо конкретному выводу. На данный момент она хотела бы зарезервировать свою позицию.
58. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) разделяет данную точку зрения. Данный вопрос уже достаточно широко обсуждался в Рабочей группе и был разъяснен, и дополнение, предлагаемое Нидерландами, не является необходимым.
59. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что хотя он может согласиться с тем принципом, что статья 5 должна охватывать косвенные убытки, он считает, что добавление, предложенное Нидерландами, будет неправомерно ограничительным в отношении пределов, предусмотренных в статье 6. Соответственно он не может поддержать данное предложение.

60. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды) говорит, что такая позиция в некоторой степени непонятна. Как представляется, некоторые делегации выступают за то, чтобы возложить на оператора ответственность за причинение косвенных убытков, в то время как другие возражают против этого. Возможно, лучше всего, чтобы этот вопрос решали сами национальные органы. Поэтому она снимает предложение своей делегации.

Заседание закрывается в 12 час. 25 мин.

8-е заседание

Понедельник, 8 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.8

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 5 (продолжение) (A/CONF.152/C.1/L.39)

1. Г-н РОМАН (Бельгия), представляя предложение, содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.39, говорит, что дополнительный пункт поможет сбалансировать права и обязанности оператора путем освобождения его от ответственности за утрату или повреждение груза после того, как заказчик не сможет принять груз в свое распоряжение.
2. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко), поддерживая это предложение, говорит, что существует связь между фактом передачи груза в руки оператору и периодом его ответственности. Уже установилась такая практика, когда ответственность оператора прекращается с момента передачи груза в распоряжение заказчика.
3. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия) говорит, что она положительно относится к идее, выраженной в этом предложении, но при этом считает, что эта идея относится не к статье 5, а к статье 3.
4. Г-н БЕЛЛО (Филиппины) говорит, что он сможет поддержать это предложение при условии, что слова "в разумный срок" будут заменены конкретным временным пределом, например сроком 5 дней. И в пункте 3 статьи 5 следует также указать временной предел.
5. Г-н РОЖАНАФРУК (Таиланд) говорит, что вопрос, поднятый в предложении Бельгии, должным образом учитывается в статье 3; нет никакой необходимости добавлять новый пункт по этому вопросу к статье 5.
6. Г-жа ЙОРГЕНСЕН (Дания) говорит, что это предложение не затрагивает ответственность оператора как таковую. Оно касается периода ответственности оператора в соответствии с положениями статьи 3 и ничего не добавляет кроме требования к оператору уведомлять лицо, уполномоченное принять груз. Она не поддерживает такое добавление ни к статье 3, ни к статье 5.
7. Г-н ТАРКО (Австрия) согласен с этим мнением. Обсуждаемый вопрос уже охвачен положениями статьи 3. Кроме того, он ставит под сомнение неоднократное использование слова "delivery" в отношении груза. Оператор не является перевозчиком; он просто предоставляет груз в распоряжение заказчика.
8. Г-н ИЛЬЕСКАС (Испания) согласен с тем, что в проекте документа следует добиться соответствующей сбалансированности между правами и обязанностями оператора; однако вопрос, поднятый в предложении Бельгии, как представляется, учитывается в положениях статьи 3. Кроме того, положение пункта 3 статьи 10, в соответствии с которым оператор может продать груз, если он не затребован, предоставляет ему возможность для сокращения ему периода, в течение которого он несет за груз ответственность. Таким образом, его ответственность в случае, рассматриваемом в предложении Бельгии, уже является ограниченной. Его делегация не склонна поддержать предложение Бельгии, тем более, что оператор, как считается, в достаточной степени защищен положениями статей 3 и 10.

9. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) согласен с этим мнением. Он также считает, что вопрос, поднятый в предложении Бельгии, относится не к статье 5, а к статье 10. Его собственная делегация представила предложение по статье 10 (A/CONF.152/C.1/L.15), в соответствии с которым груз может считаться брошенным, если он не востребован в течение определенного периода времени. В таких случаях вопрос об ответственности оператора следует решать не в статье 3 или 5, а в статье 10.
10. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что рассматриваемый вопрос заключается не в том, что служит основой ответственности оператора, а в том, каков период его ответственности за груз. Этот период ответственности становится еще более, а не менее определенным в связи с формулировкой "разумный срок", которая фигурирует в предложении Бельгии.
11. Г-н ГОККАЯ (Турция) поддерживает это предложение. Оператора не следует вынуждать принимать ответственность за груз на неопределенный период времени. Но поскольку толкование формулировки "разумный период" может быть различным, он предлагает установить фиксированный временной предел в 30 дней.
12. Г-н НАОР (Израиль) считает, что предложение Бельгии является излишним. Его единственно положительный эффект будет заключаться в том, чтобы продлить период ответственности оператора на несколько больший срок, чем срок, указанный в статье 3.
13. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) говорит, что он поддерживает предложение Бельгии с поправкой, предложенной представителем Турции.
14. Г-н ВАН ЯНЯН (Китай) говорит, что добавление такого положения в статью для защиты оператора в соответствии с предложением Бельгии будет оправданным. Однако в этом предложении не указывается конкретный временной предел для оператора в отношении уведомления заказчика о том, что груз может быть востребован.
15. Г-н РОМАН (Бельгия) отмечает, что его предложение получило значительную поддержку, однако многие указали, что статья 5 не является подходящим для этого местом. Комитет, возможно, пожелает рассмотреть этот вопрос в связи со статьей 10.
16. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что разумный период уведомления, предусматриваемый в статье 10, касается использования оператором своего права на удержание груза, но не его ответственности за груз. По каждому вопросу следует принимать отдельное решение. Эффект предложения Бельгии состоит в том, чтобы установить, что ответственность оператора за груз продолжается в течение "разумного периода" после уведомления о том, что груз может быть востребован, и прекращается в тот момент, когда разумный период времени истекает. Этот принцип требует формального решения.
17. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что, если лежащий в основе данного предложения принцип будет принят и если формулировка предложения будет улучшена, лучше всего поместить его в статью 3.
18. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) отмечает, что статья 3 была принята Комитетом и не может быть изменена. Что касается статьи 10, то нет никакой очевидной связи между предложением Соединенных Штатов в отношении этой статьи и предложением Бельгии в отношении статьи 5.
19. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) просит пояснить, продлевается ли в предложении Бельгии период ответственности оператора сверх периода, предусмотренного в статье 3.
20. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что это предложение освободит оператора от ответственности за утрату груза или причиненный ущерб в том случае, когда разумный период времени после предоставления груза в распоряжение заказчика, истек.
21. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету голосовать предложение Бельгии (A/CONF.152/C.1/L.39).
22. Предложение отклоняется 17 голосами против 13 при 4 воздержавшихся.
23. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко) говорит, что в пункте 2 статьи 5 используется термин "непринятие", в то время как в соответствующих положениях Гамбургских правил используется выражение "вина или халатность". Она предпочла бы, чтобы в новой конвенции употреблялась терминология Гамбургских правил, поскольку функции оператора порта дополняют функции морского перевозчика. В законодательстве Марокко термин "непринятие" подразумевает очень широкую степень ответственности и будет истолковываться как ответственность операторов порта за малейшее непринятие мер любого рода, в то время как выражение "вина или халатность" будут

означать, что оператор порта не совершил определенного действия. Существующее различие в терминологии между текстом конвенции и Гамбургскими правилами будет иметь очень серьезные последствия для оператора.

24. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в контексте пункта 2 статьи 5 термин "вина" будет иметь моральную коннотацию, что неправильно. Слово "непринятие" не подразумевает вины и лишь указывает на то, что ответственность оператора должным образом не обеспечена.

25. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что термин "непринятие" означает отход как от текста проекта ЮНСИТРАЛ, так и от текста Гамбургских правил. Термин "вина" представляется более уместным, чем термин "непринятие". Непринятие определенных мер подразумевает, что нет необходимости разбираться в поведении стороны, не принявшей мер, в то время как обоснование вины возлагает бремя доказательства на эту сторону. Всегда, когда речь идет о халатности, следует употреблять термин "вина", как это делается в пункте 1 статьи 5. Вот почему он бы предпочел, чтобы слово "непринятие" в пункте 2 статьи 5 было заменено словами "вина или халатность".

26. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) соглашается с этим мнением. Термин "непринятие" несет в себе элемент договорности; однако существо статьи 5 является не просто договорным положением, поскольку в нем рассматриваются элементы как уголовного, так и гражданского правонарушения. С этой точки зрения более подходящим является термин "вина". Для приведения текста в соответствие с текстом Гамбургских правил он предлагает заменить термин "непринятие".

27. Г-н ПАМБУ-ЧИВУНДА (Габон) говорит, что его делегация выступает в поддержку использования терминологии Гамбургских правил, поскольку они являются общепринятой составной частью права международной торговли.

28. Г-н ИЛЬЕСКАС (Испания) говорит, что его делегация выступает в поддержку текста в его нынешнем виде: в пункте 2 статьи 5 совершенно четко говорится о том, непринятие каких мер будет определять ответственность оператора, а именно невыполнение им мер, перечисленных в пункте 1. В этом контексте использование слова "вина" будет вводить в заблуждение.

29. Г-н БРУНН (Международный союз морского страхования), выступая по приглашению Председателя, отмечает, что в статье 17 Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Конвенция о смешанных перевозках) используется терминология Гамбургских правил. Если в настоящей конвенции, которая призвана заполнить пробелы между этими двумя конвенциями, будет использована новая терминология, то это может нанести ущерб всем трем конвенциям.

30. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) говорит, что его делегация предпочитает выражение "вина или халатность", поскольку считает его более точным.

31. Г-н ВАН Янян (Китай) говорит, что его делегация выступает за сохранение термина "непринятие". Перевод на китайский язык слова "непринятие" является совершенно отличным от перевода слова "вина": непринятие означает упущение чего-либо, в то время как вина подразумевает проступок. Эту проблему следует передать на рассмотрение Редакционного комитета и не ставить на голосование.

32. Г-н ИЛЬИЧЕВ (Советский Союз) говорит, что слово "непринятие", означающее неосуществление необходимых мер, является более универсальным по охвату, чем слово "вина". В этой связи его делегация предпочитает текст, подготовленный Комиссией.

33. Г-н РАО (Индия) говорит, что его делегация не имеет твердого мнения в отношении применения того или иного выражения, но в основном выступает за сохранение текста в его прежнем виде. В соответствии с положениями пункта 1 статьи 5 оператор обязан принять все необходимые меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. То, каким образом в статье рассматривается непринятие мер для выполнения этой обязанности, является простым описанием. Поэтому вместо того, чтобы пытаться уточнить понятие "непринятие", Комитету следует просто оставить его в статье 5. На практике суды будут иметь возможность толковать его свободно, что непременно повлечет за собой рассмотрение понятия "вины или халатности".

34. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что, по его мнению, в соответствии с различными правовыми стандартами, слово "непринятие" означает недостаток принятых мер, что будет означать вину или халатность. Поэтому оба термина означают одно и то же, хотя слово "непринятие", в том виде, как оно использовано в пункте 2, может иметь более широкое значение и поэтому может быть более подходящим.

35. Г-жа ПЬЯДЖИ ДЕ ВАНОССИ (Аргентина) напоминает Комитету, что при обсуждении этой темы на двадцать второй сессии Комиссии пришли к выводу, что неприятие - это не одно и то же, что вина или халатность.
36. Г-н МАРШАЛЛ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) говорит, что слово "неприятие" в пункте 2 служит исключительно целям пропорционального распределения критериев, изложенных в этом пункте, применительно к ответственности, которая может возникнуть на основании положений пункта 1. Использование слова "неприятие" обеспечивает более полное применение этого критерия, чем выражение "вина или халатность".
37. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что Комитет, по-видимому, в значительной степени разделился по этому вопросу, который не является обычным вопросом, ставящимся на голосование. В этой связи он предлагает передать этот вопрос Редакционному комитету.
38. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что он не считает этот вопрос чрезвычайно важным, однако этот вопрос может выходить за пределы обычной редакторской правки.
39. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ спрашивает, есть ли еще делегации, для которых настоящая формулировка является неприемлемой.
40. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко) повторяет, что ее делегация возражает против использования термина "неприятие".
41. Г-н ПАМБУ-ЧИВУНДА (Габон) разделяет возражения по поводу термина "неприятие", высказанные представителем Марокко. Однако выбор формулировки будет зависеть от того, основывается ли система ответственности, о которой говорится в новой конвенции, на риске, и в этом случае "неприятие" является более целесообразным, или она основывается на понятии вины. Использование выражения "неприятие" создаст, как отметил представитель Марокко, ненужные трудности для оператора в том плане, что ему придется защищать любые недостаточные действия с его стороны. Это создаст особые проблемы в развивающихся странах. При разработке документа следует предпринять усилия с целью избежать регионального субъективизма и применить объективные критерии, базирующиеся на здравом смысле, которые будут приемлемы для всех.
42. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) обращает внимание Комитета на статью 14 проекта конвенции, в которой подчеркивается международный характер конвенции и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении. Это положение исключает любое толкование, основанное на национальных правовых системах. В статье 5 слово "неприятие" означает неприятие конкретных мер, определенных в пункте 1. Поэтому лучше сохранить текст в его нынешнем виде.
43. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ соглашается, что слово "неприятие" должно ясно толковаться в отношении всего текста конвенции, а не какого-то значения, которое оно может иметь в конкретной правовой системе. Он отмечает, что только две делегации решительно возражали против использования слова "неприятие". Поэтому если нет других возражений, то он будет считать, что Комитет утверждает текст статьи 5 в ее нынешнем виде для передачи Редакционному комитету.
44. Предложение принимается.
45. Г-н ФАЛВЕЙ (Соединенные Штаты) говорит, что он хотел бы поделиться с членами Комитета тем, как его делегация толкует утвержденный текст статьи 5. Операторы в других странах выразили озабоченность в связи с тем, что забастовка их служащих может оказаться по условиям конвенции причиной повреждения или отсрочки. Утвержденный текст обеспечит оператора средством защиты в случае забастовки, если только он принял все соответствующие меры, разрешенные местным законодательством, для урегулирования ситуации с забастовкой, которые могут включать добросовестные переговоры; если он принял такие меры, то он не будет нести ответственность за утрату или ущерб, причиненный забастовкой, его служащих, бывших служащих или агентов служащих.

Совещание прерывается в 16 час. 05 мин. и возобновляется в 16 час. 40 мин.

Статья 6 (A/CONF.152/C.1/L.12, L.27, L.45, L.51)

46. Г-н ОТАЙ (Япония) представляет предложение его делегации о добавлении нового пункта 1(c) к статье 6 (A.CONF.152/C.1/L.27). Текст подготовлен на основе второго предложения статьи 22(2)(b) Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция) с изменениями, внесенными в нее Гаагским протоколом 1955 года. Цель предложения состоит в том, чтобы предусмотреть такие ситуации, при которых частичная утрата или повреждение могут отразиться на общей стоимости груза,

когда, например, часть механизма поставляется в двух упаковках, одна из которых теряется или повреждается.

47. Г-н ИЛЬЕСКАС (Испания) поддерживает это предложение как имеющее важное значение.

48. Г-жа ЙОРГЕНСЕН (Дания) также поддерживает это предложение, которое отражает понимание ее страной данного вопроса.

49. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) считает предложение Японии справедливым, но вместе с тем ненужным, поскольку его принципы лишь отражают общие принципы гражданской ответственности.

50. Г-н БЕЛЛО (Филиппины) говорит, что его делегация может согласиться с этим предложением, если оно будет принято при том понимании, что оно будет увязано с предложением, представленным Германией в документе A/CONF.152/C.1/L.12, которое призвано добавить в пункт 1 статьи 6 понятие о единицах исчисления в расчете на одну упаковку или на одну единицу отгрузки.

51. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) также поддерживает предложение Японии.

52. Поправка Японии к пункту 1 статьи 6 принимается 12 голосами против 7 при 15 воздержавшихся.

53. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Советский Союз) замечает, что число воздержавшихся может указывать на то, что на обдумывание предложения Японии было отведено недостаточно времени. Он считает, что Комитет соглашается с содержащейся в предложении идеей, но вместе с тем может пожелать пойти несколько дальше при его формулировании. В частности, можно подумать над вопросом, как точно определить груз, стоимость которого изменяется, и вообще все значения этой фразы.

54. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Редакционный комитет может рассмотреть вопрос о том, какое место в конвенции является самым подходящим для включения предложения Японии, и может попытаться несколько улучшить формулировку. Текст призван обеспечить руководство для судов в определении предела ответственности оператора. Поскольку он взят из Варшавской конвенции с поправками, внесенными в нее Гаагским протоколом, - этот текст уже служил основанием по крайней мере для одного основательного судебного решения, - разумно с осторожностью подойти к любому предложению, изменяющему формулировку, которую Комитет только что одобрил и по возможности максимально увязать его с текстом того документа, на котором строится это предложение.

55. Г-н ШРОК (Германия) представляет пункт 1 предложения его делегации, содержащегося в документе A/CONF.152/C.1/L.12, об исключении подпункта (b) пункта 1 статьи 6. Аргументация этой поправки была подробно изложена в пункте 5 комментариев его делегации по проекту Комиссии (A/CONF.152/7), которую он огласил в Комитете. Предлагая исключить подпункт (b), делегация Германии понимает, что данное решение весьма тесно увязано с вопросом о том, будет ли Конференция принимать пределы ответственности: позиция ряда делегаций, включая его собственную, в отношении подпунктов (a) и (b) пункта 1 статьи 6, несомненно, будет зависеть от того, будут ли установлены суммы относительно высокими или относительно низкими. Со своей стороны его делегация считает, что чем выше будут суммы, тем меньше будет оснований для сохранения подпункта (b).

56. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ указывает, что смысл предложения Германии будет заключаться в том, чтобы вновь ввести понятие одного предела ответственности независимо от используемого средства транспорта; это понятие обсуждалось на более раннем этапе Комиссии и впоследствии было отложено, поскольку превалировало мнение, что предпочтительным является подход с двумя пределами ответственности. Он отмечает, что работа Комитета может ускориться, если его члены вначале выскажутся по тем двум вариантам, прежде чем продолжить рассмотрение данной статьи.

57. Г-н ХРИСТОВ (Болгария), сделав ссылку на взаимосвязь между проектом конвенции и соответствующими положениями Гамбургских правил и на распределение ответственности между оператором и его заказчиком, говорит, что его делегация не будет возражать против одного предела ответственности, если он будет соответствовать положениям подпункта (b) пункта 1 проекта, подготовленного Комиссией. С другой стороны, он понимает и может поддержать идею подхода в отношении двойного предела ответственности в том виде, как это было предложено Комиссией.

58. Г-жа ЙОРГЕНСЕН (Дания) поддерживает предложение Германии. Ее делегация выступает за один предел ответственности в том объеме, который был предложен в подпункте (a) пункта 1.

59. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что затруднительно сформулировать свое мнение по одному аспекту вопроса о пределах ответственности, не зная того, каким образом будут урегулированы его другие аспекты. В случае выбора между одним и двумя пределами очень трудно прийти к определенному решению, не зная, какая будет установлена сумма. На настоящий момент он бы предпочел более высокий предел, чем тот, который предусмотрен в подпункте (b) пункта 1; по возможности не менее того, который установлен в подпункте (a) пункта 1. Чем больше текст конвенции будет отходить от предела, установленного в 1978 году, когда экономические условия были совершенно другими, тем в большей степени он готов поддержать подход одного предела ответственности. Однако, поскольку точная цифра неизвестна, он может лишь выразить свои предпочтения. Лучше всего ориентироваться на то, как пойдет Конференция, и действовать постепенно шаг за шагом при том понимании, что должна быть рассмотрена возможность пересмотра предварительного решения по данному вопросу, если это будет необходимо.

60. Г-н ТАРКО (Австрия) говорит, что его делегация поддерживает предложение Германии об установлении одного предела ответственности. Она также выступает за предел ответственности, установленный в размере не менее 8,33 расчетных единиц, упомянутый в подпункте (a) пункта 1.

61. Г-н МАРШАЛЛ (Соединенное Королевство) соглашается с тем, что в значительной степени логично иметь один предел ответственности. В конце концов Комитет рассматривает случай, касающийся одного оператора и его возможностей справиться с ущербом, если таковой имеет место, и компенсировать этот ущерб. Однако этот вопрос следует поместить в контекст различия между двумя уровнями ответственности, предусмотренными в Конвенции о смешанных перевозках, и различиями между пределами, предусмотренными в ряде других конвенций о перевозках грузов. Ведь ответственность перевозчика или, как в случае с настоящей конвенцией, ответственность оператора определяется не только стоимостью перевозимых грузов, но также способностью оператора или перевозчика обеспечить соответствующее страховое покрытие для выплаты компенсации в случае его ответственности. В случае дорожных перевозок, например, если только речь идет об одном грузовике, объем ущерба невелик; ущерб можно компенсировать даже в том случае, если грузовик перевозит очень дорогостоящий груз. С другой стороны, предел ответственности при перевозке грузов морским путем гораздо ниже, поскольку следует учитывать размеры судна и огромную концентрацию ценностей. Для морского перевозчика трудно и дорого обеспечить страхование на соответствующую сумму, которая обеспечила бы для него защиту, и поэтому в Гамбургских правилах был установлен более низкий предел ответственности.

62. Что касается оператора транспортного терминала, то следует помнить, что при любом пределе ответственности, одинарном или двойном, речь идет о районе порта, где сосредоточены грузы, стоимость которых во много раз превышает стоимость груза одного судна. Таким образом, если Комитет примет решение в отношении одного и более высокого предела ответственности, то он обнаружит, что, несмотря на отсутствие сходства между различными конвенциями о перевозке грузов, оператору придется страховаться на более значительную сумму. Во многих случаях, когда рынок страхования является ограниченным, оператору будет затруднительно найти страховщика или даже ему придется действовать без страхования. Он уверен, что многие страны, как развитые, так и развивающиеся, в которых существуют крупные государственные терминалы, будут разочарованы настоящей конвенцией, если в ней будут установлены такие высокие пределы, которые сделают ответственность оператора в случае катастрофы гигантской.

63. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко) говорит, что она полностью согласна с предыдущим оратором и выступает за двойную систему, предложенную в проекте конвенции. Она отмечает, что в соответствии с положениями подпункта (b) пункта 1 оператор, получающий груз непосредственно после его перевозки морем, уже вынужден идти на большую ответственность, чем это оговорено для морского перевозчика в Гамбургских правилах. Целесообразно эти пределы увязать.

64. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что его делегация считает, что в тексте конвенции следует, по возможности, согласовать ответственность оператора терминала с пределом ответственности для того вида транспорта, который используется при перевозке груза. Вот почему должна быть принята двойная система. Если перевозка осуществляется главным образом морским путем, то предел ответственности должен в целом соответствовать пределу, применимому к морскому транспорту. Если перевозка осуществляется в основном наземным транспортом, то должен превалировать предел ответственности, применимый к этому участку перевозки. Выбор следует оставить на усмотрение грузоотправителя; если он отправляет груз морем, что является более дешевым средством перевозки, то он идет на больший риск. Однако этот риск он должен компенсировать сам, поскольку перевозчик будет иметь меньший объем ответственности. Вместе с тем Комитет должен учитывать результаты инфляции после 1980 года, когда были установлены пределы ответственности для Конвенции о смешанных перевозках. Согласно данным, приведенным Международным валютным фондом, установленные пределы потеряли одну треть своей стоимости. В этой связи его делегация поддерживает установление двойных пределов ответственности, однако выражает пожелание, чтобы эти пределы были пересмотрены с учетом инфляции.

65. Г-н РУСТАНД (Швеция) присоединяется к мнению, высказанному в поддержку двойной системы в проекте конвенции. Совершенно справедливо, как указал представитель Германии, что груз, перевозимый морским путем, может обладать высокой стоимостью, однако, как правило, эта стоимость ниже стоимости груза, перевозимого другими средствами транспорта. Вот почему его делегация выступает за сохранение двойной системы.

66. Г-н ХОРНБИ (Канада) также поддерживает идею включения двойной системы в текст проекта конвенции. Он считает, что оператор транспортного терминала должен иметь возможность пользоваться не менее благоприятными пределами ответственности, чем те пределы, которые применяются к перевозчику. Это, возможно, трудно обеспечить в тех случаях, когда нет единообразия между применимыми положениями, однако соблюдение этого принципа лучше всего достигается путем ведения двойной системы, как это предусмотрено в тексте Комиссии.

67. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) также считает, что двойная система является более справедливой. В соответствии с действующими конвенциями о перевозке пределы ответственности для морского и воздушного транспорта очень различаются между собой. Сочетание различных пределов и обращение ко всем странам с просьбой признать эти пределы создаст трудные проблемы.

68. Г-н БРУНН (Международный союз морского страхования), выступая по приглашению Председателя, говорит, что он также выступает за двойную систему, как это предусмотрено в Конвенции о смешанных перевозках. Он считает, что на решение ввести двойную систему в этой конвенции повлияла не только стоимость, но и объем перевозимого судном груза. Страховое покрытие будет необходимо; если в проекте конвенции будет предусматриваться единая система, страхование будет очень дорогостоящим и возникнут проблемы, касающиеся возможностей рынка страхования, особенно в развивающихся странах.

69. Г-н МУТЦ (Наблюдатель, от Межправительственной организации по международному железнодорожному транспорту) говорит, что он понимает принципиальный характер обсуждаемого вопроса и что в таком случае мнение наблюдателя может не иметь такого же веса, как в чисто технических вопросах. Он также осознает, что доля железнодорожного транспорта в международных перевозках гораздо ниже, чем доля перевозок морским путем. Вместе с тем он отмечает, что железные дороги являются одновременно операторами транспортных терминалов и клиентами таких терминалов. Он полагает, что система ответственности, разделяющая виды транспорта, на практике усложнит ситуацию. Более низкие пределы ответственности для грузов, обрабатываемых оператором в случае их перевозки морем, могут послужить основанием для судебных разбирательств. В 1956 году, когда была принята Конвенция о договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ), был установлен предел ответственности в размере 25 золотых франков (в настоящее время 8,33 расчетных единицы за килограмм), и этот предел до сих пор остается в силе. В то время предел ответственности в случае перевозки грузов железнодорожным путем был в четыре раза больше и составлял 100 золотых франков, однако в 1970 году этот предел был сокращен наполовину до действующего в настоящее время предела. Возможно, не всегда желательно начинать с низкого предела и нецелесообразно допускать, чтобы динамика предела ответственности шла именно в этом направлении. Однако, хотя и можно спорить о том, что стоимость грузов, перевозимых одним видом транспорта превышает стоимость грузов, перевозимых другим видом транспорта, неоспоримо то, что за последнее десятилетие стоимость всех грузов, перевозимых всеми видами транспорта, значительно возросла и эта тенденция продолжает сохраняться.

70. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Советский Союз) говорит, что один из факторов, который принимался во внимание при разработке статьи 6, заключается в необходимости сделать нынешнюю конвенцию привлекательной для операторов транспортных терминалов путем установления разумного предела ответственности. Высказывались вполне справедливые опасения, что установление какого-то высокого предела может привести к тому, что крупные операторы в различных странах, как развитых, так и развивающихся, не захотят поддержать принятие конвенции. В то же время принималась во внимание также необходимость увязать пределы ответственности с основными видами транспорта. Хотя не вызывает сомнения тот факт, что установить систему пределов для перевозчиков в конкретных видах транспорта легко, двойная система, разработанная для ограничения ответственности операторов транспортных терминалов, в данных обстоятельствах является наиболее рациональной. Предложение Германии имеет свои достоинства, однако в конечном итоге лучше сохранить систему, предложенную в проекте конвенции.

71. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что если Комитет примет предложение Германии об исключении подпункта (b) пункта 1 статьи 6, то он выберет систему одного предела ответственности; если он отклоняет предложение Германии, то он соглашается на систему двойной ответственности, предусмотренную в проекте документа Комиссии. Он предлагает Комитету проголосовать эту часть предложения Германии, содержащуюся в документе A/CONF.152/C.1/L.12.

72. Предложение Германии, содержащееся в пункте 1 документа A/CONF.152/C.1/L.12, отклоняется 27 голосами против 4 при 4 воздержавшихся.

Заседание закрывается в 17 час. 40 мин.

9-е заседание

Вторник, 9 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРОДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.9

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 6 (продолжение) (A/CONF.152/C.1/L.45, L.51)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает Комитету, что на предыдущем заседании Комитет постановил сохранить двойную систему пределов ответственности, изложенную в статье 6(1) (a) и (b). Теперь ему необходимо решить, следует ли утверждать суммы расчетных единиц, заключенных в настоящее время в квадратных скобках в этих двух подпунктах. Первая цифра, 8,33 расчетной единицы, базируется на Конвенции ДПГ, а вторая, 2,75 расчетной единицы, - на Конвенции о смешанных перевозках 1980 года.
2. Г-н РОМАН (Бельгия) поддерживает мнения, высказанные на предыдущем заседании представителями Марокко и Соединенного Королевства. Предел ответственности оператора не должен превышать предела ответственности перевозчика; этот предел должен быть также связан с избранным способом перевозки.
3. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Марокко (A/CONF.152/C.1/L.51) о том, что цифру "2,75" в статье 6(1) (b) следует уменьшить до "2,5".
4. Предложение отклоняется 13 голосами против 8 при 4 воздержавшихся.
5. Г-н ХОРНБИ (Канада), выступая с разъяснением мотивов голосования своей делегации, говорит, что он голосовал за это предложение, поскольку, по его мнению, пределы, применимые к операторам морских терминалов, должны, по всей вероятности, получить широкое признание. Более низкие пределы, предложенные Марокко, предусмотрены в Гамбургских правилах, которые по вступлении в силу получают широкое признание.
6. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает Комитету, что накануне делегации Дании и Германии внесли устные предложения относительно более высоких пределов, чем те, которые указаны в рассматриваемом тексте. Он предлагает Комитету провести голосование по этим предложениям.
7. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) спрашивает, будет ли голосование за более высокие пределы голосованием за реальное увеличение пределов или же просто голосованием за их увеличение с учетом инфляции.
8. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что вопрос, по которому предстоит голосовать, состоит в том, следует ли увеличивать цифры, приводимые в статье 6(1) (a) и (b), или нет. Если большинство выскажется за такое увеличение, то, вероятно, будет создана рабочая группа для установления этих новых пределов.
9. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) полагает, что не следует просить Комитет решать на нынешнем этапе, следует ли увеличивать эти пределы; скорее следует просить его решить, необходимо ли корректировать эти цифры с учетом инфляции.
10. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) разделяет это мнение.
11. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что проблема заключается в том, что, хотя Комитет только что проголосовал против уменьшения пределов, голосование за сохранение существующих цифр будет равносильно голосованию за более низкие пределы. Он согласен с представителем Италии в том, что вопрос, по которому Комитет должен в действительности провести голосование, заключается в том, следует ли сохранить существующие пределы с

коррективом на инфляцию: скорректированные таким образом, эти цифры составят приблизительно 11,5 расчетной единицы для наземных перевозок и 3,15 расчетной единицы для морских.

12. Г-жа ЙОРГЕНСЕН (Дания) разъясняет, что, когда она ранее заявляла о своем предпочтении более высокого предела, это было связано с единой унифицированной системой пределов для всех видов перевозок. Хотя двойная система еще действует, оратор предпочла бы сохранить существующие пределы.

13. Г-н ФРАНКОНИ (Аргентино-уругвайский институт торгового права), выступая по приглашению Председателя, указывает, что любое увеличение пределов незамедлительно будет иметь своим следствием ответные меры со стороны соответствующих компаний, прежде всего в области страхования, меры, которые приведут к увеличению тарифов.

14. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету голосовать предложение об увеличении цифр, приводимых в статье 6(1) (a) и (b).

15. Предложение отклоняется 19 голосами против 8 при 4 воздержавшихся.

16. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины), выступая с разъяснением мотивов голосования, говорит, что, хотя его делегация выступает за более высокий предел, она воздержалась, поскольку рассматриваемый вопрос не получил должного разъяснения. По его мнению, толкование позиции, изложенной представителем Соединенных Штатов, по сути дела представляет собой предложение, и по этому предложению необходимо было провести голосование.

17. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия), внося свое предложение о добавлении фразы в статью 6(4) (A/CONF.152/C.1/L.45), говорит, что оно преследует цель разъяснить, будут ли связаны служащие или агенты оператора согласием оператора увеличить пределы ответственности, как предусматривается этим пунктом. Все существующие транспортные конвенции предусматривают, что операторы могут давать такое согласие в форме специального заявления. Если уже, по-видимому, ясно, что служащие или агенты оператора будут связаны таким согласием, то не столь ясно, будет ли оно обязательным также для независимых подрядчиков. Этот вопрос имеет важное значение, и не следует просто оставлять его толкование на усмотрение судов различных государств.

18. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ высказывает предположение, что было бы более уместно включить эту фразу в статью 7(2).

19. Г-жа ЙОРГЕНСЕН (Дания) поддерживает это предложение и соглашается с тем, что целесообразнее включить ее в статью 7(2).

20. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) отмечает, что предложение Югославии не имеет юридической основы, поскольку взаимоотношения между оператором и его служащими или агентами или же другими лицами является *res inter alios acta*.

21. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) считает, что предлагаемый текст является самоочевидным и его можно добавить в статью 6(4), не изменяя ее юридической силы. Он против того, чтобы включать ее в статью 7(2).

22. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) согласен с тем, что предложение Югославии уместнее включить в статью 7, а не в статью 6. Что касается существа этого предложения, то оно является самоочевидным в том, что касается служащих или агентов оператора, однако он поддержал бы точку зрения представителя Болгарии о том, что возникает правовая проблема в связи с упоминаемыми "другими лицами".

23. Г-н БОНЕЛЛИ (Италия) говорит, что ему не понятно, каким образом служащие или агенты оператора или другие лица, занимающиеся обеспечением транспортных услуг, могут быть связаны договорным положением, согласованным между оператором и заказчиком.

24. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что он вполне согласен с предложением Югославии, которое он считает логическим противовесом права, предусмотренного в статье 7(2).

25. Г-н ФРАНКОНИ (Аргентино-уругвайский институт торгового права), выступая по приглашению Председателя, говорит, что в соответствии с аргентинским законодательством соглашение, заключенное между оператором и заказчиком, будет применяться к служащим или агентам оператора, но не к другим лицам, например к подрядчикам или субподрядчикам.

26. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) говорит, что он поддерживает принцип, предусмотренный в предложении Югославии, и не будет возражать против его добавления в статью 6(4), хотя он и согласен с тем, что статья 7(2) была бы более подходящим местом.

27. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) указывает, что пределы ответственности, упоминаемые в статье 7, предусматриваются в Конвенции, а предложение Югославии связано с пределами ответственности, согласованными между оператором и заказчиком. На его взгляд, последние являются обязательными только для оператора и не могут распространяться на его служащих или агентов или же на других лиц, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг.
28. Г-н БРУНН (Международный союз морского страхования), выступая по приглашению Председателя, говорит, что он разделяет озабоченность, выраженную рядом делегаций в отношении положения независимых подрядчиков. С точки зрения страхования, внесенное предложение может создать серьезные проблемы для независимого подрядчика в том, что касается страховой суммы на покрытие его ответственности, размеры которой он даже может не знать.
29. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что он не будет возражать, если его предложение будет включено в статью 7. Что касается других моментов, затронутых в ходе дискуссии, то он говорит, что подрядчик не может не знать об объеме ответственности, которая может быть возложена на него, поскольку конкретная стоимость товаров будет указана в накладных или других документах. Что касается вопроса о страховании, то он обращает внимание на статью 6(4) Гамбургских правил, где говорится о соглашении между перевозчиком и грузоотправителем, предусматривающем повышение предела ответственности перевозчика.
30. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия) говорит, что ее делегации трудно будет согласиться с предложением Югославии, поскольку оно затрагивает независимых подрядчиков. Она ссылается в этой связи на статью 10(3) Гамбургских правил, предусматривающую, что любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик берет на себя обязательства, не предусмотренные Конвенцией, касается фактического перевозчика лишь в том случае, если он соглашается с этим конкретно выраженным образом и в письменной форме.
31. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) указывает, что, если основная цель статьи 7(2) состоит в том, чтобы защищать интересы служащих или агентов оператора или других лиц, услуги которых он использует для обеспечения транспортных услуг, цель предложения Югославии заключается в защите интересов заказчика. Поэтому он будет выступать против включения этого предложения в статью 7. Он согласен с предыдущими ораторами в том, что соглашение, заключаемое оператором, не может автоматически распространяться на "других лиц", упомянутых в этом тексте.
32. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) говорит, что положение, предлагаемое делегацией Югославии, не будет иметь юридической ценности, если служащим, агентам или другим лицам, о которых идет речь, не будет сообщено об условиях соглашения между оператором и заказчиком.
33. Г-н НАОР (Израиль) говорит, что следует провести различие между пределами ответственности, обязательными в соответствии с Конвенцией, и пределами, согласуемыми отдельно между оператором и заказчиком. В Конвенции речь должна идти только об обязательных пределах и не должно говориться о пределах, устанавливаемых на основании отдельного соглашения между сторонами этого соглашения.
34. Г-н ИЛЬЕСКАС (Испания) отмечает, что предложение Югославии сформулировано в более жестких выражениях, чем статья 7(2). Со своей стороны, он предпочел бы сохранить неимперативный, дискреционный характер нынешней формулировки статьи 7(2). Однако озабоченность делегации Югославии можно было бы хотя бы отчасти устранить, добавив в статье 7(2) после слова "Конвенции" слова "и контракту".
35. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), учитывая существенные различия во мнениях, возникшие в ходе прений, предлагает провести раздельное голосование по вопросу о том, применяются ли более высокие пределы ответственности, с которыми согласился оператор, также к служащим или агентам оператора, с одной стороны, или к его служащим или агентам или другим лицам, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг, с другой. Что касается применимости более высоких пределов ответственности, на которые согласился оператор, к служащим или агентам оператора, то оратор отмечает, что положения такого рода не содержатся в Гамбургских правилах или в более ранних международных транспортных конвенциях. Принятие предложения Югославии, даже без ссылки на "других лиц", может повлечь за собой определенные последствия в отношении будущего толкования статьи 7(2) Гамбургских правил. Поэтому он склонен думать, что было бы предпочтительнее не принимать этого предложения.
36. Г-н РУСТАНД (Швеция) заявляет, что его делегация по-прежнему поддерживает предложение Югославии. Если подрядчик или субподрядчик не будут знать пределов своей ответственности, то вряд ли они предложат свои услуги оператору.

37. Г-н АЗ-ЗАБЕН (Саудовская Аравия) считает, что, хотя в основе предложения Югославии лежит правильный принцип, он может возложить ненужную ответственность на "других лиц". Проблему можно решить, добавив фразу о том, что служащие, агенты или другие лица должны знать о своей ответственности.

38. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что из самого названия проекта конвенции ясно, что он касается ответственности оператора транспортного терминала по отношению к его заказчику. Единственным подрядчиком, нанимаемым заказчиком, является оператор транспортного терминала, и цель настоящей статьи заключается в том, чтобы определить основу его ответственности и ее обязательные пределы. Оператор никогда не сможет уменьшить пределы своей ответственности в ущерб заказчику, однако в соответствии со статьей 6(4) он может пойти на уступки заказчику, согласившись на более высокие пределы ответственности. Цель статьи 7 заключается в том, чтобы избежать каких бы то ни было различий в национальных правовых системах между договорными исками, деликтными исками, квазидоговорными исками и т.д., указав в пункте 1, что возражения ответчика и пределы ответственности применяются независимо от характера иска, возбужденного против оператора. Цель статьи 7(2) заключается в том, что предусмотреть такой случай, когда служащий, агент или другое лицо, например независимый подрядчик, могут отвечать за ущерб или утрату груза в соответствии с принципом деликтной ответственности, если заказчик предъявит им иск. В таком случае служащий, агент или другое лицо могут воспользоваться теми же привилегиями, что и оператор. Однако было бы весьма удивительно и даже нелогично с юридической точки зрения утверждать, что предусмотренное договором согласие оператора повысить пределы своей ответственности применяется и к другим лицам. Недостаточно сказать, что такие другие лица должны быть уведомлены об этих более высоких пределах ответственности; они должны согласиться с такой оговоркой, прежде чем она будет применена против них. В Гамбургских правилах ничего не говорится о таком автоматическом распространении ответственности. Согласно статье 10(3) "фактический перевозчик" связан любым специальным соглашением между перевозчиком и заказчиком только в том случае, если он согласился с этим прямо выраженным образом и в письменной форме. Короче говоря, почти невозможно согласиться с таким предложением, какое представила Югославия, поскольку право не допускает распространения договорных положений на третьи стороны.

39. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что цель его предложения заключается в том, чтобы поставить этот вопрос на обсуждение, поскольку Конвенция распространяется не только на служащих и агентов оператора транспортного терминала, но и на других лиц, например на независимых подрядчиков, используемых им и связанных с ним деловыми отношениями. Конференция вполне могла бы установить пределы, как, например, в статье 1(a), в отношении таких лиц или же исключить статью 6(4). Решать этот вопрос надлежит Конференции.

40. После обсуждения процедурных вопросов, в котором приняли участие г-н СВИНИ (Соединенные Штаты), г-н ЛЕБЕДЕВ (Советский Союз), г-н БОНЕЛЛ (Италия), г-н МЕЩЕРЯК (Украинская Советская Социалистическая Республика), г-н РУСТАНД (Швеция) и ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, последний предлагает Комитету провести индикативное голосование по трем следующим вопросам:

а) Должны ли более высокие пределы ответственности, с которыми согласился оператор, применяться только к этому оператору?

б) Должны ли более высокие пределы ответственности, с которыми согласился оператор, применяться также к служащим и агентам оператора?

в) Должны ли более высокие пределы ответственности, с которыми согласился оператор, применяться также к служащим и агентам оператора и к другим лицам, услуги которых оператор использует?

41. После индикативного голосования ПРЕДСЕДАТЕЛЬ объявляет, что 20 делегаций проголосовали за вопрос (а), 13 - за вопрос (б) и 3 - за вопрос (в).

42. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что, как показало голосование, его делегация поступила правильно, увязав свое предложение со статьей 6(4), поскольку стало очевидным, что она порождает различия в толковании, которые Конференция может устранить. В одних правовых системах ответственность несет лишь оператор, в других это могут быть оператор и его служащие и агенты, а в третьих это могут быть и другие лица. По его мнению, необходимо позитивное решение, и поэтому он хотел бы, чтобы его предложение было поставлено на голосование.

43. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, поскольку третий вариант получил лишь 3 голоса, Комитет, возможно, пожелает сделать выбор между двумя другими вариантами.

44. После дискуссии по процедурным вопросам, в которой приняли участие г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) и г-н РУСТАНД (Швеция), ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что представитель Югославия более

не настаивает на своем предложении, предлагает делегациям выразить свои мнения путем индикативного голосования по вопросу о том, применяется ли договорное обязательство оператора также к его служащим или агентам.

45. После индикативного голосования ПРЕДСЕДАТЕЛЬ объявляет, что 16 делегаций считают это обязательство неприменимым, 15 полагают, что оно применяется, и 4 делегации воздержались. По его мнению, эти результаты недостаточно ясны для того, чтобы можно было бы принять какое-либо решение на пленарном заседании, где требуется большинство в две трети присутствующих и участвующих в голосовании государств-участников. Комитет мог бы либо сохранить существующий текст, либо оставить за государствами право одобрить или первый, или второй варианты в соответствии с их национальным законодательством.

46. Статья 7(2) вызывает некоторые трудности, поскольку ее можно толковать таким образом, что она допускает, чтобы другие лица, используемые оператором, были связаны его договорным обязательством. Поэтому он считает, что Редакционному комитету необходимо пересмотреть этот текст, с тем чтобы четко показать, что "другие лица", используемые оператором, не будут связаны более высокими пределами ответственности оператора по договору.

47. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) говорит, что, по мнению его делегации, статья 7(2) является весьма конкретной и соответствует Гамбургским правилам. Он не считает, что необходим какой-либо ее пересмотр.

48. Г-н РУСТАНД (Швеция) полагает, что, учитывая результаты индикативного голосования, Комитет не может передавать текст статьи 7(2) Редакционному комитету. Следует оставить за государствами право толковать это положение с учетом их национальных правовых систем.

49. После дискуссии по процедурным вопросам, в которой приняли участие г-н ЛЕБЕДЕВ (Советский Союз), ПРЕДСЕДАТЕЛЬ и г-н БЕЛЮ (Филиппины), г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что он хотел бы обратить внимание на предложение его делегации (A/CONF.152/C.1/L.14), в котором может содержаться решение стоящей перед Комитетом проблемы, предусматривающее, что агент не должен быть связан с более высокими пределами ответственности оператора.

50. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что предложение Соединенных Штатов касается другого вопроса, а не того, который обсуждается в настоящее время. Его можно было бы рассмотреть в рамках статьи 7.

51. Г-н РАО (Индия) говорит, что статья 7(2) дает повод для различных толкований. Комитет разрабатывает конвенцию, которая касается ответственности оператора, а не ответственности его агентов или служащих. В соответствии со статьей 5 именно оператор несет ответственность за действия своих агентов или служащих или других лиц, услуги которых он использует для обеспечения транспортных услуг. Однако согласно статье 7(2), если заказчик предъявляет иск служащим агента или другим лицам, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг, они имеют право на те же возражения и на пределы ответственности, что и оператор. В то же время в соответствии со статьей 8(2), когда служащий, агент или другое лицо наносят ущерб намеренно, возражения ответчика и пределы ответственности не применяются к ним. Статья 7 не затрагивает вопроса о пределах ответственности, когда служащий, агент или другое лицо превышают пределы своих служебных обязанностей или функций. По всей вероятности, следует - и для этого есть все основания, - чтобы этот вопрос регулировался национальным законодательством или договором между оператором и заинтересованным лицом. По мнению его делегации, статью 6(4) необходимо оставить в ее нынешнем виде, а другие аспекты должны регулироваться национальным законодательством.

52. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, в случае отсутствия возражений, он будет считать, что Комитет высказался за сохранение нынешнего текста статьи 6(4).

53. Решение принимается.

Заседание закрывается в 12 час. 30 мин.

10-е заседание

Вторник, 9 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРОДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.10

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 6 (окончание) (A/CONF.152/C.1/L.12)

1. Г-н ШРОК (Германия) представляет предложение своей делегации о том, чтобы добавить в статью 6 новый пункт 1 бис и внести поправки в пункт 1 (A/CONF.152/C.1/L.12, пункты 2 и 3). В одном из письменных комментариев правительства Канады по проекту конвенции (A/CONF.152/7) говорилось о том, что в связи с использованием в качестве предписываемой меры ответственности расчетной единицы за килограмм веса-брутто могут возникнуть проблемы в отношении груза, поставка которого выражена не в единицах веса, а в единицах объема или грузовых мест. В этих условиях, если вес товара не известен, будет невозможно вычислить предел ответственности. В проекте конвенции в настоящее время предусматривается предел, основанный исключительно на весе-брутто утраченного или поврежденного груза, что не позволяет заказчику при некоторых обстоятельствах определить размер своего иска в пересчете на места или единицы груза.

2. Вопрос заключается в том, следует ли иметь только предел, основанный на весе, или же, кроме того, альтернативный предел, основанный на принципе места или единицы груза. Если Комитет согласится на относительно высокие пределы ответственности, то альтернативный метод исчисления, возможно, не будет признан необходимым, хотя опасения делегации Канады останутся. Действительно, предел, основанный на принципе места, может породить практические проблемы, особенно в связи с грузами, перевозимыми в контейнерах, однако осложнений не всегда удастся избежать, и самое простое решение необязательно является самым практичным или самым справедливым. Указывалось также, что предлагаемая новая система несколько усложнит документацию, необходимую в соответствии со статьей 4. Предлагаемый новый пункт 1 бис основан на статье 6(2)(а) Гамбургских правил, однако, поскольку коносамент или другие документы, упоминаемые в этом положении, имеют иной характер, нежели документ, предусматриваемый статьей 4 проекта конвенции, в новом подпункте (а) говорится о том, что места или другие единицы отгрузки, перечисленные в этом документе, условно считаются местами или единицами отгрузки. Это будет распространяться и на груз, перевозимый в контейнерах.

3. Можно утверждать, что это предложение не решает всех проблем, связанных с обеспечением того, чтобы заказчик мог предъявить соответствующий иск. Однако заказчик сможет сослаться на общие правила, согласно которым он должен будет удостоверить число утраченных или поврежденных мест или единиц в качестве основы для определения размера его иска. Поэтому, хотя формулировка этого предложения и не может быть прямо использована истцом, она по крайней мере предоставит больше возможностей, нежели он имеет в соответствии с проектом конвенции в ее нынешнем виде, поскольку он исключает какую бы то ни было возможность положить в основу иска предел, базирующийся на принципе места. Оратор повторяет, что предлагаемая система альтернативного метода исчисления основывается на принципе, содержащемся в статье 6(2) Гамбургских правил; она также находит отражение в статье 4(5) Гаагских-Висбийских правил.

4. Г-н ХОРНБИ (Канада) благодарит делегацию Германии за ее предложение. Оно верно отражает мнение его собственной делегации относительно необходимости установления в Конвенции предела, основанного на принципе места или единицы отгрузки. Утверждалось, что отсутствие такого предела вызовет большие трудности, если груз перевозился на основе каких-либо других критериев, а не веса, который является единственным критерием для установления предела, предусматриваемого в настоящее время в статье 6(1). Груз часто перевозится из расчета его объема или количества мест, особенно из развивающихся стран или стран, экспортирующих сырье. Каким образом в соответствии с проектом Конвенции в ее нынешнем виде будет определяться вес утраченного груза, если он перевозился на основе критерия, учитывающего количество мест или его объем и если оператор убрал его с судна и он упал в море и затонул? Если бы он перевозился не из расчета его веса, то было бы весьма трудно определить основание для ответственности. Поэтому делегация Канады поддерживает предложение о том, чтобы предусмотреть в Конвенции также предел, основанный на принципе места или какой-либо другой единицы отгрузки; на решение одной из проблем, с которой при нынешнем проекте будут сталкиваться операторы морских терминалов, уйдет немало времени. Представитель Германии упомянул о ряде проблем, которые могут возникнуть в связи с принятием предела, основанного на принципе места, однако во многих странах эта концепция успешно применялась при разрешении

споров, и теперь она правильно толкуется и применяется в транспортном праве. Она вполне подходит и к Конвенции.

5. Г-н КАСТИЛЬО (Филиппины) говорит, что на своем 8-м заседании Комитет постановил сохранить пункт 1(b) статьи 6 на том основании, что груз, перевозимый по воде, является более тяжелым и менее дорогостоящим. Это подразумевает, что за утрату или ущерб различных видов грузов должна выплачиваться различная компенсация, и в этой связи упоминались многочисленные договорно-правовые документы о перевозках. Однако совершенно очевидно, что один кубический фут шкур и кож животных может стоить гораздо дороже, чем тонна зерна или сахара, хотя, исходя из предела ответственности оператора согласно пункту 1(a) статьи 6, их стоимость за килограмм веса-брутто поврежденного или утраченного груза будет такой же. Кроме того, как верно заметило в своих письменных комментариях (A/CONF.152/7) правительство Канады, ныне предусмотренный предел ответственности может породить проблемы для грузов, перевозимых не из расчета веса, а из расчета объема или количества мест. Существует разумная деловая практика страховать груз в целях его адекватной компенсации на случай утраты или повреждения, однако страхование - это такой вид деятельности, где развивающиеся страны не могут конкурировать. Поэтому его делегация поддерживает предложение Германии.

6. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) спрашивает, следует ли слова "расчетной единицы за место или другую единицу отгрузки" включать в оба подпункта статьи 6(1).

7. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что в пункте 2 предложения его делегации (A/CONF.152/C.1/L.12) указываются те изменения, которые возникнут в результате утверждения Комитетом альтернативного метода расчета. Эти поправки будут применяться независимо от решения Комитета не исключать статью 6(1)(b).

8. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что ему, как и представителю Болгарии, непонятно, должна ли концепция места быть отражена в обоих подпунктах. Однако, учитывая разъяснения представителя Германии, по-видимому, цель состоит в том, чтобы иметь двойную систему и для морской перевозки грузов.

9. В своем письменном представлении Конференции по статье 6 (A/CONF.152/7/Add.1) его правительство высказалось за установление предела только из расчета веса в килограммах. Дискуссия в Рабочей группе по международной договорной практике и на двадцать второй сессии Комиссии выявила практические трудности, связанные с введением концепции места. Услышав замечания, высказанные представителями Германии и Канады, он более не уверен, что эти практические трудности можно будет преодолеть. Существуют три основных препятствия, которые обсуждались в прошлом. Первым является проблема определения того, что подразумевается под местами или расчетными единицами; был приведен пример того, как ее можно решить с помощью соответствующего положения Гаагских-Висбийских правил. Другая трудность заключается в том, чтобы определить сколько мест или других единиц отгрузки содержится в контейнере; однако эту проблему можно решить путем применения принципа бремени доказательства. Третья проблема заключается в том, что оператор будет пользоваться дополнительными правилами, касающимися документа. Позиция Швеции на нынешней Конференции является очень гибкой. Если большинство выступает за предложение Германии, то она с удовольствием присоединится к этому большинству.

10. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия) спрашивает, есть ли у представителя Германии какие-либо соображения по поводу того уровня, на котором должны быть установлены пределы единиц.

11. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что его делегация будет готова поддержать это предложение.

12. Г-жа СКОВБИ (Дания) говорит, что ее делегация не может поддержать предложение Германии и что она не считает, что понятие единицы отгрузки понимается должным образом. Суды Северных стран отказывались принимать к рассмотрению определенные дела, поскольку было сочтено нежелательным принимать решения, основывающиеся на понятии единицы отгрузки. Для таких видов транспорта, как автомобильный, железнодорожный и воздушный, существует лишь проблема веса, однако иски по таким проблемам получают решение. Конвенция не должна иметь двойную систему пределов ответственности.

13. Г-н ОТИАЙ (Япония) говорит, что его делегация также выступает против предложения Германии. Если будет введено понятие места, то Комитету придется решить очень трудную проблему определения места или единицы места. Вместе с тем наряду с предлагаемым "положением о контейнере" - предлагаемый новый пункт 1 бис - все еще остается значительной трудностью решения тех случаев, в которых документ, упомянутый в статье 4(1), не выдается.

14. Г-н МОРАН (Испания) говорит, что его делегация не может поддержать предложение Германии и предпочитает текст в его первоначальном варианте. Существует много осложнений в связи с определением предела в расчете на одно место, в то время как предел в расчете на один

килограмм является адекватным и ясным. В ходе перевозки груза оператору, возможно, придется распределять груз, полученный на терминале, по разным местам и по разным видам транспорта, и, может быть, даже освобождать контейнеры, перенося их содержимое в контейнеры других видов и, возможно, даже упаковывая их. Вполне возможно, что оператору придется брать на себя большую ответственность за определенные виды упаковок, на что указывал представитель Филиппин. Это повлечет определенные договорные обязательства. Прием в расчете на один килограмм груза вместе с тем обеспечивает значительную гибкость и практичность.

15. Г-н ПАМБУ-ЧИВУНДА (Габон) согласен с тем, что введение предела, основанного на понятии места груза, очень осложнит ситуацию и практически исключит его применение. Из предлагаемого текста можно понять, что контейнер и поддон - это одно и то же, однако на практике они не могут быть взаимозаменяемыми и не могут служить одной и той же цели. Кроме того, никто не может сказать, что находится в контейнере, и может даже возникнуть вопрос о том, должен ли пустой контейнер подпадать под регулирование тех же правил, что и заполненный контейнер. Он присоединяется к возражениям в отношении предложения Германии, высказанным представителями Испании и Японии, и отдает предпочтение проекту, содержащему предел только в расчете на один килограмм.

16. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко) присоединяется к ораторам, выступающим против предложения Германии, не только по причинам, которые уже были высказаны, но также потому, что именно вес является тем критерием, по которому определяется ответственность в вопросах перевозки груза; кроме того, применение предела ответственности в расчете на одно место или на другую единицу отгрузки вызовет значительные затруднения в тех случаях, когда применяются контейнеры, если учитывать то обстоятельство, что операторы транспортных терминалов нередко получают такие контейнеры, не зная или не имея возможности знать, что находится внутри; в случае морского транспорта даже в коносаментх перечисляется лишь то, что они "якобы" содержат.

17. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) поддерживает данное предложение, считая, что оно предлагает больше вариантов решения для потенциальных сторон, потерпевших ущерб. Кроме того, двойное регулирование облегчит определение пределов вещественной и юридической ответственности, особенно в случае груза, который не учитывается просто в единицах измерения веса для целей перевозки. Те, кто знаком с подготовительной работой, проходившей в Комиссии, вспомнят те длительные обсуждения трудных мест, связанных с одним пределом ответственности, базирующемся на весе груза; аналогичных трудностей, которые могут возникнуть в связи с определением мест груза или других единиц отгрузки, ничуть не больше. В конечном итоге он считает, что предложение Германии представляет собой меньшее из двух зол.

18. Г-н МУТЦ (Наблюдатель от Межправительственной организации по международному железнодорожному транспорту) в ответ на замечание, сделанное представителем Дании, заявляет, что предел ответственности в расчете на место груза не может считаться полностью неизвестным для железнодорожного транспорта. Но что важнее всего, предложение Германии позволяет ввести максимальный предел, не уступающий пределу в расчете на один килограмм веса-брутто, который был установлен в случае международных перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом на уровне соответственно 8,33 и 17 расчетных единиц. В большинстве случаев эти пределы гарантируют разумную компенсацию, в то время как другие механизмы, связанные с железнодорожным транспортом, допускают полную компенсацию. Напомнив о том, что аргументы, представленные на 8-м заседании в поддержку пределов ответственности, взятых из области морской перевозки грузов, основывались на реальной стоимости перевозимого товара, он призвал Комитет согласиться с предложением Германии как с логическим решением, в котором принимаются во внимание существующие реальности для различных видов транспорта.

19. Г-н БРУНН (Международный союз морского страхования) выступая по приглашению Председателя, поддерживает предложение Германии в связи с тем, что его можно увязать с существующими конвенциями, регулируемыми современными морскими перевозками, а также с Конвенцией о смешанных перевозках. Он считает, что предложение об ответственности, подготовленное Комиссией, представляет собой случай ретроградства, если сравнить его с той массой контейнерных перевозок, осуществляемых в настоящее время через порты и терминалы. Он добавляет, что те, кто имеет отношение к морскому транспорту, а также суды и страховщики не будут застигнуты врасплох в том случае, если будет введена двойная система. Он указывает, что слова "в зависимости от того, какая сумма выше" в предложении Германии заставит лицо, предъявляющее требование, отказаться от выбора ответственности за килограмм или единицу груза, если этот предел будет ниже, чем предел ответственности за килограмм веса-брутто; таким образом, это предложение удовлетворяет интересы всех сторон, включая интересы владельца груза.

20. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать предложение, содержащееся в пункте 2 документа A/CONF.152/C.1/L.12.

21. Предложение отклоняется 19 голосами против 14 при 4 воздержавшихся.

22. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что в результате голосования отпала необходимость в предложении, содержащемся в пункте 3 документа A/CONF.152/C.1/L.12.

Новый пункт 6 бис (A/CONF.152/C.1/L.13)

23. Г-н ШРОК (Германия) представляет предложение, содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.13. Его делегация выдвигает это предложение по той причине, что в текст конвенции следует включить положение о совокупной ответственности оператора, вытекающей из всех требований, как результат одного и того же события, как это излагается в пункте 7 его письменных комментариев к проекту (A/CONF.152/7), о чем он уже говорил в Комитете. Этот вопрос широко обсуждался в ходе подготовительной работы Комиссии. Его делегация считает, что в тексте Конвенции должна быть заложена единая общая сумма для всех требований. Предложенная ею цифра является лишь ориентировочной и основывается на профессиональной оценке властей одного из германских портов наивысшего общего предела для судовладельца, несущего ответственность на сумму, рассчитанную на основе груза, содержащуюся в среднем контейнеровозе.

24. Г-н РУСТАНД (Швеция) выразил решительную поддержку предложению Германии со стороны его делегации и обратил внимание на ее комментарии по данному вопросу, содержащиеся в документе A/CONF.152/7/Add.1. Страховщики Швеции особо подчеркнули, что при отсутствии общего предела на суммарную ответственность операторов транспортных терминалов страховой рынок может быть не склонен или даже не иметь возможности обеспечить покрытие в размере, требующемся для очень крупных терминалов, складывающих или обрабатывающих огромное количество груза одновременно в данную единицу времени. Кроме того, стоимость такого покрытия, если его вообще можно будет найти, как представляется, будет очень высокой или даже недоступной. Вот почему делегация Швеции считает, что Конференция должна серьезно подумать над этим вопросом, и при этом свои обсуждения проводить на основе предложения Германии. Со своей стороны, он не убежден, что эта ориентировочная цифра является достаточно крупной: по его мнению, она должна быть достаточно большой, с тем чтобы учесть все обычно случающиеся инциденты, исключая катастрофы. В этой связи будет полезно услышать комментарии представителей страхового бизнеса. Он предлагает в случае одобрения лежащего в основе предложения принципа обсудить размеры фактической цифры одновременно с цифрами, которые надлежит вставить в статьи 6(1)(a) и 6(1)(b).

25. Г-н МАРШАЛЛ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) полностью согласен с тем, что требуется установить общий предел ответственности. Как было отмечено предыдущим оратором, положительно откликаясь на просьбу предоставить покрытие оператору в случае чрезвычайно крупной суммы ответственности, страховщик может прийти к выводу, что его собственный бизнес рискует выйти из равновесия и его платежеспособность как таковая окажется под угрозой; такой исход вызовет немалую озабоченность в правительственных органах, осуществляющих контроль страхования. Кроме того, при предоставлении покрытия страховщик должен устанавливать какой-то предел; он не может пойти на не подсчитанные точно риски, связанные с потерями, превышающими его собственные средства или его способность обеспечить перестрахование. В случае неограниченной ответственности операторам придется нести бремя ответственности, превышающее пределы, покрываемые их страхованием; в случае катастрофического события они или собственник терминала, а таковым может быть государство, могут столкнуться буквально с разоряющими их требованиями. Чем выше будут пределы ответственности, тем выше будет цена верхних уровней страхового обеспечения в силу ослабления конкуренции в отношении такого предприятия и стоимости перестрахования, которого это предприятие потребует. Он добавляет в этой связи, что недавние тенденции в истории морского страхования свидетельствуют о резком сокращении возможностей в области перестрахования.

26. Он соглашается с представителем Швеции в том, что предлагаемый предел в размере 10 миллионов расчетных единиц является слишком низким; строго говоря, он считает, что цифра в 20-30 миллионов расчетных единиц будет более целесообразной. В заключение он заявляет, что без определенной меры общей защиты для оператора терминала не только оператор, но и его страховой рынок и, возможно, даже экономика его страны в целом могут оказаться под угрозой.

27. Г-жа ФАГФУРИ (Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию) присоединяется к ораторам, поддержавшим принцип, содержащийся в данном предложении. Чрезвычайно высокий уровень потенциальной ответственности, который может стать результатом отсутствия общего предела, может вызвать очень серьезные проблемы для операторов терминалов, особенно в развивающихся странах. В конвенциях, касающихся ответственности перевозчиков, использующих любой вид транспорта, устанавливается максимальный в количественном отношении ущерб, который соответствует объему одного какого-то груза. Операторы терминалов могут потенциально иметь дело с огромными ценностями, представляющими множество различных грузов; возможность неограниченного аккумуляирования ответственности, вытекающей из того или иного

инцидента, заставляет в срочном порядке обеспечивать максимально возможное страховое покрытие, стоимость которого резко возрастет в соответствии с пределами ответственности. Развивающимся странам приходится в основном полагаться на страховое покрытие, обеспечиваемое при перестраховании развитыми странами; необходимость обеспечивать возросшую сумму покрытия для операторов терминала повысит требования, предъявляемые к их скудным запасам иностранной валюты.

28. Страховщикам придется также значительно увеличивать свое собственное суммарное покрытие и принимать решение в отношении того, какую максимальную сумму они могут выплатить в случае наступления какого-то одного события. Как отметил представитель Соединенного Королевства, оператору, возможно, не удастся обеспечить покрытие, превосходящее эту максимальную цифру. Кроме того, для продолжения ведения дела оператору терминала, очевидно, придется обеспечивать покрытие своих расходов; совершенно естественно, что часть этих расходов он перенесет на отправителей, это лишь окажет отрицательное воздействие на международную торговлю. С учетом всего сказанного будет чрезвычайно трудно найти общеприемлемый и реалистичный общий предел ответственности, который не будет слишком высоким для одних и не слишком низким для других. Этот вопрос требует дальнейшего очень тщательного рассмотрения и, возможно, поиска новых подходов, особенно с учетом постоянно растущих объемов потерь, происходящих во многих терминалах в разных странах мира.

29. Г-н РОЖАНАФУК (Таиланд) говорит, что, по его мнению, предложение Германии в том виде, как оно представлено, очень трудно поддается пониманию. Как представляется, между двумя ее предложениями существует противоречие, поскольку в первом предложении предусматривается, что суммарная ответственность ни в коем случае не должна превышать 10 миллионов расчетных единиц, в то время как во втором предложении, как представляется, такие случаи предусматриваются. По его мнению, во втором предложении содержится суть вопроса, однако он не уверен, что в этой статье необходимо вести речь о пропорциональном распределении уплачиваемой суммы; эта процедура должна стать автоматической.

30. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) отмечает, что цель настоящего проекта конвенции заключается в том, чтобы рационализировать существующую отрасль, в которой, например в его стране, не существует общего предела страхования ответственности оператора или предела, применимого к самострахующимся терминалам. Несмотря на все благие намерения данного предложения, оно не стремится ввести искусственный потолок - и этот вопрос никогда не обсуждался в ходе подготовительной работы Комиссии - на пределы ответственности. Предыдущий опыт показывает, что такие действия приводят к утрате гибкости со всеми вытекающими отсюда пагубными последствиями, как это видно на примере Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (1969 год) и Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (1971 год). В этих конвенциях также предусматривались потолки ответственности, однако серьезные, связанные с нефтью аварии, которые произошли после аварии танкера "Торрей Каньон" в 1967 году, были неизмеримо выше, чем применимые пределы с точки зрения причиненного ущерба и фактических затрат, доказав тем самым всю их несостоятельность. Кроме того, последствия этого предложения могут оказаться чрезвычайно дорогостоящими для операторов транспортных терминалов, поскольку, несмотря на возможную конкуренцию, страховые компании могут использовать это положение в качестве предлога для продажи лишь дорогих страховых полисов, покрывающих максимальный предел ответственности. В заключение он недвусмысленно напомнил о том, что, когда обсуждался вопрос о величине страхового покрытия, доступного при нефтяных авариях, связанных с загрязнением окружающей среды, а также в случае аварий судов с несколькими двигателями, страховой бизнес признал свою способность обслуживать потери от катастроф в пределах 500 млн. долл. США. В этой связи он считает, что, даже если принцип установления предела ответственности получит одобрение, предложенная Германией цифра, разумеется, является слишком низкой.

31. В итоге в настоящее время не существует общего предела ответственности операторов транспортных терминалов; такой предел никогда в прошлом не обсуждался; и произвольные пределы ответственности, как показывает опыт, не работали. В связи с этим делегация Соединенных Штатов выступает против предложения Германии.

32. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) говорит, что в статье 6(1)(с) Гамбургских правил содержится четкая ссылка на совокупную ответственность за утрату и ущерб. Он считает, что лучше всего, если в тексте конвенции будет сформулирован совокупный предел ответственности, как это закреплено в Гамбургских правилах.

33. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия) в принципе поддерживает точку зрения, высказанную представителем Соединенных Штатов. По ее мнению, общий предел ответственности является в основном концепцией морского права. Многие виды деятельности на суше связаны с большим риском, однако ответственность ограничивается. Трудно понять, почему принцип ограниченной

совокупной ответственности должен быть введен в проект конвенции, которая посвящена главным образом транспортным перевозкам на суше.

34. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) выступает против предложения Германии, поскольку, по его мнению, общий предел ответственности необходим только в случае опасных перевозок, связанных с большим и не поддающимся исчислению риском. На транспортных терминалах ответственность является договорной и уже ограниченной. Он не считает целесообразным вводить еще один уровень предела. Можно предположить, что любой потолок на совокупную ответственность, который может быть установлен, должен зависеть от размера терминала.

35. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что он не поддерживает данное предложение. Сознание того, что ответственность ограничивается 10 миллионами расчетных единиц, может фактически поощрять халатность. Он также считает, что в тексте конвенции вынужденно больше внимание уделяется интересам операторов, чем интересам заказчиков. Необходимо защищать интересы обеих сторон, с тем чтобы обеспечить максимально возможное число стран, принимающих конвенцию.

36. Г-н ОТИАЙ (Япония) поддерживает мнения, высказанные представителями Соединенных Штатов и Китая.

37. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что один из аргументов, выдвинутых представителем Соединенных Штатов против его предложения, заключается в том, что в Соединенных Штатах уже действует организованная индустрия транспортных терминалов без всякого общего предела ответственности. Это же имеет место и в Германии. Однако следует помнить, что во многих странах ответственность оператора не регулируется императивными нормами права и он не может уклониться от нее или снизить ее договорным путем.

38. Предложение Германии не должно быть сюрпризом для делегации Соединенных Штатов. В ходе работы по подготовке Конференции неоднократно указывалось на такую возможность. Так, например, в докладе Рабочей группы по международной договорной практике о работе ее одиннадцатой сессии в 1988 году (A/CN.9/298) в пункте 97 предлагалось, что, когда проект конвенции будет распространен среди правительств для комментариев, они могут рассмотреть возможность установления общего предела ответственности оператора, с тем чтобы охватить все требования, вытекающие из одного катастрофического события. Его предшественник присутствовал на этой сессии и подготовил меморандум, в котором говорится, что концепция общего предела ответственности хорошо известна в морском праве; что максимальный предел ответственности, который может возникать в соответствии с положениями статьи 6 в ее нынешнем виде, может привести к неисчислимым и не обеспеченным страхованием рискам для оператора транспортного терминала; что, поскольку будет трудно найти такую формулу, которая могла бы установить общий предел ответственности в целом и единообразно для всех транспортных терминалов, общий предел ответственности может базироваться на размере терминала и на его ежегодном обороте; и что секретариат может изучить существующую практику и представить доклад ЮНСИТРАЛ по этому вопросу на ее следующей сессии. Другие ссылки на возможность установления совокупной ответственности можно найти в документе ЮНКТАД, касающемся коммерческого риска при управлении контейнерным терминалом (ST/SHIP/12) и в пункте 3(b) компиляции комментариев правительств, изданных для двадцать второй сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/319/Add.1)

39. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что этот вопрос действительно был поднят делегацией Федеративной Республики Германии на одиннадцатой сессии Рабочей группы по международной договорной практике. Касаясь системы, действующей в отношении загрязнения нефтью, включая систему, сформулированную в двух конвенциях о борьбе с загрязнением нефтью, на которую ссылался делегат Соединенных Штатов, он отмечает, что система компенсации в случае загрязнения нефтью успешно функционирует вот уже 12 лет. Эту систему ратифицировало более 50 государств и общий предел был превышен лишь однажды. В 1984 году была предпринята попытка поднять потолок предела, которую в то время поддержали и Соединенные Штаты, и был подготовлен документ в соответствии с предложениями, высказанными этой страной. Однако к великому сожалению всего мира конгресс Соединенных Штатов решил, что Соединенные Штаты не должны ратифицировать этот документ, и вместо этого предложил не ограничивать ответственность. Вместе с тем существует множество примеров общих пределов ответственности, которые функционируют хорошо, и многие государства пришли к выводу, что в их интересах присоединиться к этим документам. Финляндия заявила, что нет примеров такой ответственности для наземного транспорта, однако фактически такие примеры есть в ядерной области, а также в ряде конвенций, связанных с перевозкой груза. Комитету будет полезно заслушать комментарии страхового бизнеса по этому вопросу.

40. Г-н ИЛЬЕСКАС (Испания) говорит, что в тексте конвенции рассматривается индустриальный вид деятельности на суше, который, хотя он и связан с транспортом, сам по себе не является транспортной деятельностью. Следовательно, здесь не могут применяться транспортные риски и, в частности, морские риски. Деятельность на суше не всегда регулируется общим пределом

ответственности. Кроме того, нет никаких традиций в установлении количественных пределов ответственности в случае вины или халатности со стороны оператора в соответствии с положениями статьи 5(2). Вот почему его делегация не может поддержать данное предложение.

41. Г-жа СКОВБИ (Дания) выступает против предложения на том основании, что транспортный терминал относится к видам деятельности на суше. Если Комитет решит принять подход, соответствующий морским перевозкам, и установить общий предел, то при этом необходимо будет исходить из площади терминала, с тем чтобы оградить интересы малых терминалов.

42. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что он может поддержать это предложение, если в нем будет учитываться характер грузов, обрабатываемых данным терминалом, вместо формулирования единого положения для всех видов терминалов.

43. Г-н МКВЕНТЛА (Панафриканский конгресс Азании) говорит, что в соответствии с правовой системой его страны, если положение негативного характера содержит слово "shall", то все положение становится императивным. Первое предложение Германии в этом случае является императивным, и необходимость во втором предложении отпадает.

44. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) говорит, что одна из причин, почему текст конвенции привлекает Соединенные Штаты, состоит в том, что законы об ответственности являются исключительно внутренним вопросом для различных государств. Так, например, в отношении ответственности операторов транспортных терминалов действует 50 различных законов. В ряде штатов именно на поклажепринимателя возлагается ответственность, причем строгая ответственность; в других штатах действует договорная ответственность, проистекающая из халатности, без каких-либо оправдательных оговорок, а в-третьих - договорная ответственность проистекающая из халатности, с оправдательными оговорками. Этот вопрос является чрезвычайно сложным. И неверно предполагать, что во всем мире оператор терминала может ограничить свою ответственность путем договорной клаузулы. В Соединенных Штатах это не так. Во многих случаях договорная клаузула, которая позволяет оператору ограничить свою ответственность за халатные действия, будет рассматриваться как положение, вступающее в противоречие с общей политикой.

45. Г-н БРУНН (Международный союз морского страхования), выступая по приглашению Председателя, говорит, что членами Союза являются как развивающиеся, так и развитые страны, и поэтому он поддерживает предложение Германии. Представители Швеции и Соединенного Королевства указали на возможные финансовые последствия в том случае, если текст конвенции будет предусматривать неограниченную ответственность без общего потолочного предела. Введение общего потолочного предела не будет означать, что страховщики предложат лишь один полис на эту сумму. Это не случится по причине конкуренции, и в любом случае операторы транспортных терминалов порой будут стремиться к тому, чтобы взять на себя остающийся риск.

46. Лишь в исключительных случаях ущерб будет превышать разумный максимальный предел. Как бы то ни было, операторы транспортных терминалов не подвергаются такому риску, как владельцы нефтеналивных танкеров. Однако без какого-то общего предела вполне может так случиться, что на многих рынках, особенно на рынках развивающихся стран, соответствующие риски будут покрываться за счет дорогостоящего страхования. Следует признать, что определение ответственности из расчета килограммов веса-брутто коренным образом изменит основу ответственности, из которой исходят операторы терминалов. В соответствии с существующей, хорошо сбалансированной системой страхования груза и ответственности владельцы грузов и страховщики удовлетворены тем, что договорная ответственность операторов поддерживается на относительно низком уровне. Новая система не устранил необходимость страхования груза, поскольку владелец груза нуждается в страховании перевозимого груза на случай его утраты или причинения ущерба. Не будут уменьшены и страховые премии за груз; судебные разбирательства в иностранных судах обходятся чрезвычайно дорого, и это может привести к большим расходам для потребителя. Предложение об установлении общего предела не является новым. Операторы транспортных терминалов уже приобрели фиксированные суммы страхового покрытия, которые не могут действовать неопределенно долго. Как отметил представитель Соединенного Королевства, система ответственности без верхнего предела не будет означать, что страховщик будет предоставлять оператору терминала покрытие без всякого предела: такое покрытие будет сохраняться на каком-то фиксированном уровне по более дорогим расценкам. Остающийся риск придется возмещать самому оператору, с тем чтобы оградить от риска банкротства и серьезного экономического ущерба местные коммерческие круги. Исходя из этого Международный союз морского страхования поддерживает предложение Германии об установлении какого-то общего предела при условии, что такая фиксированная сумма должна быть разумной.

47. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) отмечает, что много было сказано за и против введения общего предела ответственности. Не следует забывать, что проект обсуждаемого документа должен быть приемлемым для всех сторон, включая развивающиеся страны и

промышленные круги. Есть основания опасаться, что документ без общего предела окажется менее приемлемым для последних. Утверждалось, что общий предел в значительной степени увеличит страховые премии и отрицательно скажется как на деятельности операторов транспортных терминалов, так и на деятельности промышленности в целом. С этим доводом нельзя сразу же согласиться, не приняв во внимание опыт самих операторов в различных странах в том, что касается страхования ответственности, или не выслушав мнения страховых компаний. Во многих правовых системах ответственность оператора уже ограничивается политикой страхования. Само собой разумеется, что цель статьи 6 состоит в том, чтобы установить объективный предел ответственности на более высоком суммарном уровне. По его мнению, предлагаемое изменение не причинит неудобства ни операторам, ни страховщикам.

48. Он обращает внимание на слова "ни в коем случае" в предложении Германии. Означает ли эта фраза, что сумма, выплачиваемая оператору, не будет превышать 10 миллионов расчетных единиц, даже если в основе ответственности лежит халатное действие с его стороны? Из второго предложения не ясно, какую сумму придется уплатить оператору. Представитель Германии сослался на случаи, предшествовавшие предложению об установлении общего предела; он также утверждал, что документы, регулирующие компенсацию за загрязнение нефтью, подтверждают необходимость установления общего предела в тексте конвенции. Нет необходимости обращаться к таким сравнениям, поскольку виды деятельности, предусматриваемые в тех документах и в нынешнем проекте конвенции, не имеют между собой ничего общего.

49. Г-н ШРОК (Германия) в ответ на замечания, поступившие в ходе обсуждения его предложения, говорит, что предлагаемая новая статья 6 бис состоит из двух предложений. Он просит провести отдельное голосование первого предложения, прежде чем приступить ко второму, если это будет необходимо. Именно в первом предложении сформулирован основной принцип общего предела ответственности. Его следует понимать в том смысле, что, если суммарная ответственность оператора вытекает из одного события, выплачиваемая оператором сумма не будет превышать 10 миллионов расчетных единиц. Однако с учетом проходившего обсуждения он в данный момент предлагает изменить формулировку этого предложения следующим образом:

"Совокупная ответственность оператора, являющаяся результатом всех исков, возникающих в каждом отдельном случае, не превышает [...] расчетных единиц".

Если Комитет согласится с принципом общего предела, то затем он может принять решение о соответствующем его размере.

50. Во втором предложении речь идет о принципе, лежащем в основе распределения этой суммы в тех случаях, когда ущерб, причиненный разовым действием, превышает его. Если Комитет примет первое предложение, то во второе предложение придется внести ряд изменений.

51. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Советский Союз) спрашивает, будет ли предложение Германии представлять собой отдельную статью, которая должна следовать за статьей 6. Если это так, то как она будет соотноситься со статьей 8, которая исключает предел ответственности в определенных обстоятельствах?

52. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ объясняет, что сфера применения переформулированного предложения будет ограничена статьей 6. Она не будет применяться в случаях, предусматриваемых в статье 8. Его надлежало место в самой статье и в конце статьи 6, поскольку если оно будет выделено в отдельную статью, то его применение будет распространяться на весь текст конвенции. Он спрашивает представителя Германии, будет ли предлагаемый совокупный предел применяться к пределам ответственности, которые могут согласовываться с оператором на основании статьи 6(4).

53. Г-н ШРОК (Германия) считает маловероятным, что оператор может нести ответственность по требованиям, которые в совокупности превышают общий предел. Что касается статьи 8, то еще не ясно, каким образом его предложение будет затрагиваться этой статьей. По его мнению, новая статья 6 бис может занимать отдельное место или стать частью статьи 6 в зависимости от решения Комитета.

54. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать первое предложение новой статьи, предложенной Германией в документе A/CONF.152/C.1/L.13, с устными поправками, внесенными автором.

55. Предложение отклоняется 18 голосами против 9 при 8 воздержавшихся.

56. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в результате голосования отпала необходимость в оставшейся части предложения в документе A/CONF.152/C.1/L.13. Поскольку других предложений по статье 6 не поступило, он считает, что Комитет утверждает текст статьи 6, представленный в

документе A/CONF.152/5, с поправками, внесенными на 8-м заседании, и передает текст этой статьи Редакционному комитету.

57. Предложение принимается.

58. Г-жа СКОВБИ (Дания) спрашивает, относится ли термин "партия" в статье 6(2) к грузу, который подтверждается документом, указанным в статье 4.

59. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в соответствии со статьей 6(2) общие расходы, уплачиваемые оператором за партию груза, означают сумму, выплачиваемую за все его услуги в отношении груза.

Заседание закрывается в 17 час. 35 мин.

11-е заседание

Среда, 10 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРОДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.11

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 4 (окончание) (A/CONF.152/C.1/L.43)

1. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии), представляя предложение своей делегации (A/CONF.152/C.1/L.43), говорит, что это измененный вариант ее предыдущего предложения в отношении новой статьи (A/CONF.152/C.1/L.31), которое уже было обсуждено. Его основная цель заключается в том, чтобы перевозчик или другое лицо, заинтересованное в грузе, который он передал в ведение оператора, могли быть уверенными в том, что в документации четко указывается, что груз, который он доверил ему, является грузом, на который распространяется данная конвенция.

2. В соответствии с пунктом 1 данного предложения перевозчик может просить оператора подтвердить три момента. Единственным новым элементом является подтверждение того, что груз является объектом международной перевозки. В пункте 2 говорится о том, что должен делать оператор по получении такой просьбы. Таким образом, обе стороны будут знать о том, что Конвенция применима к соответствующему грузу. В пункте 3 указывается, что произойдет, если перевозчик не обратится с соответствующей просьбой. В пункте 4 говорится о последствиях документа, в котором указывается, что груз является объектом международной перевозки.

3. Изменения, которые предлагает его делегация, не являются такими значительными, какими они могут показаться, и имеют целью уточнить, когда применяется конвенция.

4. Г-н РУСТАНД (Швеция) считает, что имеется более простой способ выразить идею, лежащую в основе предложения Соединенного Королевства, а именно внести незначительные поправки в статью 4(1)(a) и (b), указав, что груз следует идентифицировать, как являющийся объектом международной перевозки.

5. Г-н ТАРКО (Австрия) со ссылкой на слова "первозчик или другое лицо, заинтересованное в грузе" в пункте 1 отмечает, что в конвенции рассматриваются обязанности оператора, а не обязанности перевозчика или других лиц. Он интересуется, почему в пункте 1 определено требуются три документа, а в пункте 2 предусматриваются лишь два документа. Что касается пункта 4, он бы хотел знать точное значение термина "безусловное подтверждение", поскольку данный пункт в том виде, в каком он сформулирован, вызовет проблемы в его стране. Данное предложение аналогично имеющемуся тексту, который следует сохранить с уже внесенными в него изменениями.

6. Г-жа СКОВБИ (Дания) интересуется, почему в пункте 5 предложения предполагается лишь то, что груз был получен в хорошем состоянии, и не предполагается, что он является объектом международной перевозки.

7. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство) говорит, что его больше интересует принцип, лежащий в основе предложения его делегации, а не формулировка. Согласно предложению представителя

Швеции, видимо, можно обеспечить соответствующий результат путем внесения поправки в имеющийся текст статьи 4.

8. Со ссылкой на замечания представителя Австрии, он говорит, что ссылка на перевозчика или другое лицо имеет целью определить значение слова "заказчик" и что в тексте не возлагается какого-либо нового обязательства на перевозчика или другое лицо. Пункт 1 не предусматривает какого-либо нового документа; их по-прежнему лишь два, как указано в пункте 2. Слова "безусловное подтверждение" означают, что предположение не подлежит опровержению.

9. Что касается вопроса, заданного представителем Дании, он говорит, что вопрос о грузе, являющемся объектом международной перевозки, рассматривается в пункте 4.

10. Г-н РОЖАНАФРУК (Таиланд) со ссылкой на пункт 1 предложения Соединенного Королевства считает, что выражение "грузе, который он передал" следует изменить на выражение "грузе, переданном".

11. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что введение нового элемента, в соответствии с которым оператор должен признать, что груз является объектом международной перевозки, может вызвать определенные проблемы. Он бы хотел знать, что произойдет, если оператор, имеющий разумные сомнения в отношении того, является ли груз объектом международной перевозки или нет, отказывается подписывать документ в связи с такими сомнениями.

12. Г-н МОРАН (Испания) говорит, что в статье 1(с) дается четкое определение термину "международная перевозка" как перевозка, при которой место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах. Признание оператором того факта, что груз является объектом международной перевозки, приведет к возникновению субъективного аспекта, поскольку оператор может делать это на односторонней основе. Если Соединенное Королевство желает сохранить свое предложение, наиболее целесообразным решением было бы внести поправку в статью 1(с).

13. Г-н РУСТАНД (Швеция) считает, что Комитету следует проголосовать по данному предложению и что затем следует просить Редакционный комитет подготовить соответствующий текст.

14. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) считает, что могут возникнуть трудности с отклонением текста, который уже был принят Комитетом, и заменой его на новый текст, предложенный Соединенным Королевством. Вместе с тем Редакционный комитет мог бы принять во внимание ряд элементов предложения. Один из таких моментов упомянут в пункте 2 предложения Соединенного Королевства, в котором дается четкое указание на то, когда наступает разумный срок, а именно по получении просьбы согласно пункту 1.

15. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что в статье 2 четко сказано, что конвенция охватывает груз, являющийся объектом международной торговли. Все положения конвенции разработаны в рамках этой общей структуры. Поскольку предложение Соединенного Королевства предусматривает признание того, что груз является объектом международной перевозки, его делегация считает это необходимым.

16. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Соединенного Королевства (A/CONF.152/C.1/L.43).

17. Предложение отклоняется 27 голосами против 3 при двух воздержавшихся.

Статья 1, предложения в отношении новых подпунктов (продолжение) (A/CONF.152/C.1/L.37)

18. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, насколько он понимает, предыдущее предложение Соединенного Королевства в отношении добавления определения "лицо" в статью 1 (A/CONF.152/C.1/L.37) связано с предложением, которое было только что отклонено. Он интересуется у представителя Соединенного Королевства, желает ли он по-прежнему обсудить данное предложение.

19. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство) говорит, что его предложение в отношении статьи 1 никоим образом не связано с его предложением в отношении статьи 4. Слово "лицо" используется во всей конвенции, и его делегация считает, что было бы полезным определить его более четко.

20. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что он не может поддержать предложение, которое приведет к возникновению связанных с конвенцией неожиданных осложнений. Понятие "лицо" по-разному понимается в различных правовых системах, и если будет принято одно конкретное определение, то возникнут значительные трудности в нахождении точных эквивалентов в других языках.

21. Г-н ОТИАЙ (Япония) разделяет данную точку зрения. Согласно японскому праву, товарищество и частное учреждение, которые не зарегистрированы, не являются лицом с юридической точки зрения и поэтому данное определение вызовет юридические трудности. Кроме того, в определение не следует включать государства в связи с существованием концепции национального иммунитета.

22. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство) говорит, что по существу предлагаемое определение имеет давнюю историю: его формулировка взята из Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года. Во многих случаях операторы являются представителями портов, то есть государственных органов, и важно, чтобы в определениях было четко указано, что такие органы охватываются конвенцией.

23. Г-н ГОККАЯ (Турция) согласен с тем, что важно точно указать, что слово "лицо" охватывает не только индивидуумов, но и государственные органы. В его стране транспортные терминалы, как правило, контролируются государственными компаниями. Вместе с тем он считает, что более уместной была бы, возможно, формулировка, которая используется в статье 1 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, в которой определение "лицо" включает любую корпорацию, компанию, товарищество, ассоциацию или субъект, будь то государственный или частный, который может предъявлять иск и в отношении которого может быть предъявлен иск.

24. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Соединенного Королевства (A/CONF.152/C.1/L.37).

25. Предложение отклоняется 24 голосами против 5 при 4 воздержавшихся.

Статья 7 (A/CONF.152/C.1/L.14)

26. Г-жа ЗАВИТОСКИ (Соединенные Штаты Америки) говорит, что дискуссии, состоявшиеся в Комитете по вопросу о совокупной ответственности, сняли сомнения ее делегации в отношении статьи 7(3). В связи с этим она снимает свое предложение (A/CONF.152/C.1/L.14).

27. Статья 7 принимается.

Статья 8 (A/CONF.152/C.1/L.3, L.25)

28. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды), представляя предложение своей делегации (A/CONF.152/C.1/L.25), говорит, что ее правительство имеет серьезные возражения против включения агентов или служащих в пункт 1 статьи 8. Для выполнения своих функций оператор должен быть в состоянии оценить возможные риски и застраховаться от них. Если предел ответственности оператора можно легко изменить, то взятая в целом концепция ограничения ответственности будет иллюзорной, поскольку операторам по-прежнему придется застраховывать себя на полную стоимость убытка. Повышенный риск оператора неизбежно ведет к повышению взносов страховщиками. В любом случае сторона, заинтересованная в грузе, как правило, будет оформлять транспортную страховку для покрытия груза на весь период перевозки. Пределы ответственности следует изменять лишь в исключительных случаях, если стоимость и значение этих пределов не будут сокращены.

29. Исключение слов "самого оператора, его служащих или агентов" в пункте 1 будет означать, что оператор сохранит право на ограничение ответственности, за исключением тех случаев, когда действие, приведшее к утрате или повреждению, может быть приписано ему лично или, когда оператор является в действительности корпорацией, лицу, действующему на управленческом уровне в данной корпорации. Это будет соответствовать статье 8 Гамбургских правил и статье 21 Конвенции о смешанных перевозках. Предложение ее делегации является особенно необходимым в связи с тем, что согласно статье 8 ограничение ответственности не применимо, если служащие или агенты оператора действуют вне сферы своих служебных обязанностей.

30. Она отмечает, что представленные Международным морским комитетом комментарии по статье 8 (A/CONF.152/7/Add.2, стр.6) находятся в соответствии с точкой зрения ее делегации по данному вопросу.

31. Г-н ТАРКО (Австрия) не может поддержать это предложение. Принцип неограниченной ответственности за действия или упущения, совершенные с намерением или вследствие безответственности, уже принят во многих государствах и вполне справедливо, чтобы оператор нес полную ответственность за такие действия. Кроме того, общепризнанно, что во многих случаях оператор не является физическим лицом, а юридическим субъектом - включая государство или часть государства. Маловероятно, что действия, повлекшие за собой утрату или повреждение, будут совершены такими субъектами; более вероятно, что они будут совершены служащими или агентами оператора, которые фактически занимаются грузом. Согласно принципу

culpa in eligendo оператор обязан выбирать подходящих лиц в качестве своих служащих или агентов, и он несет неограниченную ответственность за любые действия и упущения с их стороны. Поэтому имеются веские основания для сохранения имеющегося текста пункта 1.

32. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство) считает, что поправка, предложенная Нидерландами, является наиболее важной из всех представленных поправок. Статья 8 в том виде, в каком она сформулирована в настоящий момент, является положением, причинившим наибольшее беспокойство всем коммерческим интересам, которые его делегация приняла во внимание. Важно, чтобы ответственность подлежала страхованию и чтобы она имела разумные пределы. Положение, которое исключит все пределы ответственности в случае действий или упущений служащих или агентов, будет иметь серьезные последствия для страхования, и он настоятельно призывает принять предложение Нидерландов.

33. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) отвечает, что пределы ответственности, предусмотренные в проекте конвенции, по существу являются весьма незначительными: по его мнению, незначительные пределы не совместимы с принципом неразрывности. Поэтому он возражает против этого предложения.

34. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) говорит, что он также не может поддержать это предложение.

35. Г-жа СКОВБИ (Дания) настоятельно призывает Комитет внимательно рассмотреть вопрос о последствиях исключения из статьи действий или упущений, совершенных служащими или агентами. Недавно в ее стране старший офицер службы безопасности в грузовом центре системы авиалиний Скандинавии был обвинен в незаконном присвоении 100 миллионов австр. шилл. за период пять лет.

36. Г-н БРУНН (Международный союз морского страхования), выступая по предложению Председателя, поддерживает предложение Нидерландов, а также доводы, выдвинутые представителем Соединенного Королевства. Для оператора получение страхового возмещения за неограниченную ответственность в результате обмана, совершенного его служащими или агентами, окажется дорогостоящим, а может быть и невозможным. Принцип разрывности оправдан, если оператор сам совершает обманные действия, однако этот принцип не следует применять к действиям, совершенным служащими или агентами. Он отмечает, что увеличение затрат на страховое возмещение в результате такой ответственности в конечном итоге ляжет на потребителя и в результате будет иметь серьезные экономические последствия.

37. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) также возражает против данного предложения. На практике будет очень сложно доказать, что соответствующие лица действовали с намерением, безответственно или с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения. Изменение ограничений ответственности оправдано лишь в исключительных случаях, когда само существование мероприятия подвергнуто риску. В любом случае служащие или агенты оператора, работа которых связана с ценностями, как, например, операции с драгоценностями или валютой, как правило, будут подписывать обязательства. Он не видит необходимости в предлагаемом исключении.

38. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что он также возражает против этого предложения. В современной торговле маловероятно, что любые действия, результатом которых является повреждение, будут совершаться самим оператором; как правило, значение будет иметь действие его служащих или агентов.

39. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Нидерландов (A/CONF.152/C.1/L.25).

40. Предложение отклоняется 21 голосом против 8 при 4 воздержавшихся.

41. Г-н ШРОК (Германия), представляя предложение, содержащееся во втором пункте документа A/CONF.152/C.1/L.3, говорит, что аналогичное предложение было представлено в ходе работы по подготовке проекта конвенции и что оно представляет собой компромисс между текстом Комиссии и предложением, по которому Комитетом только что было проведено голосование. Помимо двух формулировок, упомянутых в третьем пункте документа, он бы хотел отметить статью 7(2) рассматриваемого проекта, принятого Комитетом, которая также включает ссылку на пределы служебных обязанностей; эта концепция хорошо известна во многих правовых системах.

42. Предложение, содержащееся в первом пункте документа A/CONF.152/C.1/L.3, снимается с учетом отклонения предложения, содержащегося в документе A/CONF.152/C.1/L.25.

43. Г-н СЕРВИГОН (Филиппины) говорит, что в правовой системе его страны концепция намерения включает понимание того, что утрата, повреждение или задержка, возможно, произойдут в результате действия или упущения. Поэтому его делегация предпочла бы, чтобы пункты 1 и 2

статьи 8 заканчивались словом "безответственно", а оставшийся текст обоих пунктов был исключен.

44. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что толкование, представленное представителем Филиппин, не является общепринятым; кроме того, соответствующее выражение используется во многих международных конвенциях, и его исключение может привести к риску обратного толкования положений этих документов.

45. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что он поддерживает предложение и вступительные замечания представителя Германии. Аналогичное положение содержится также в статье 10 Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КТПОГ), принятой в Женеве в 1989 году.

46. Г-жа СКОВБИ (Дания) говорит, что она также поддерживает предложение Германии, которое совпадает с толкованием, принятым в ее стране. Поднимая другой вопрос в связи со статьей 8, она интересуется, вызвано ли отсутствие ссылки на "другие лица" в пункте 1 оплошностью с учетом содержащейся в пункте 2 ссылки на "другое лицо".

47. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что такой пропуск является преднамеренным и представляет собой компромиссное решение, принятое после продолжительной дискуссии в ходе работы по подготовке проекта.

48. Г-н ФАЛВЕЙ (Соединенные Штаты) говорит, что когда вопрос, поднятый в предложении Германии, обсуждался в Комиссии, его делегация отметила, что если действие с намерением причинить утрату, повреждение или задержку было совершено в пределах служебных обязанностей лица, совершающего это действие, тогда сам оператор как работодатель этого лица несет ответственность. Он не может поддержать предложение Германии.

49. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что если предложение будет принято, то бремя доказывания будет настолько тяжелым, что оператор фактически никогда не потеряет права на ограничение ответственности в случае утраты, повреждения или задержки в результате действия или упущения его служащих или агентов. Он также не может поддержать это предложение.

50. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Советский Союз) говорит, что необходимо провести разграничение между транспортными конвенциями и конвенцией, касающейся транспортных терминалов; упоминание положений соответствующих транспортных конвенций не является обязательно убедительным в настоящем контексте. Ссылаясь на вопрос, поднятый представителем Дании, он говорит, что, хотя вопрос о намеренных действиях в ущерб или безответственных действиях, или упущениях других лиц, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг, четко не решен в конвенции, было бы неправильно делать заключение, что такие действия или упущения не могут привести к потере оператором своего права на ограничение ответственности. Этот вопрос необходимо решать в каждом отдельном случае на основе применимого национального законодательства.

51. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Германии, содержащемуся во втором пункте документа A/CONF.152/C.1/L.3.

52. Предложение отклоняется 22 голосами против 10 при 3 воздержавшихся.

53. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, если нет других предложений по статье 8, он будет считать, что статья принимается.

54. Предложение принимается.

Статья 9 (A/CONF.152/C.1/L.40, L.55).

55. Г-н РОМАН (Бельгия), представляя предложение своей делегации по статье 9 (A/CONF.152/C.1/L.40), говорит, что формулировка, которую предлагается исключить, возлагает очень тяжелое бремя доказывания на оператора. Кроме того, концепция негативного доказывания не известна в его правовой системе, а также во многих других правовых системах.

56. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что, насколько он понимает положение во вступительной части статьи 9, доказательства от противного не потребуются; требуется доказать фактическое знание оператором опасного характера груза.

57. Г-н ХОРНБИ (Канада) согласен с таким толкованием. Выражая согласие с обеспокоенностью делегации Бельгии, он считает настоящий текст удовлетворительным.

58. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ интересуется возможностью уточнения значения данного положения путем замены слов "и если" на слова "или если".

59. Г-жа ПЬЯДЖИ ДЕ ВАНОССИ (Аргентина) говорит, что текст будет гораздо понятней, если используемая в настоящее время отрицательная форма ("... никаким образом не становится известно ...") будет заменена на утвердительную форму.

60. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ считает, что только что поднятый вопрос, а также его собственное предложение могут быть переданы на рассмотрение Редакционному комитету.

61. Г-н ОТИАЙ (Япония) поддерживает проект в его нынешней форме. Статья 13(2) Гамбургских правил, которая служила в качестве образца для статьи 9, содержит выражение "и ... никаким образом не знает о его опасном характере".

62. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что он также предпочитает имеющийся текст, который в равной степени приемлем для оператора и заказчика. Не следует забывать, что хранение и транспортировка опасных грузов затрагивает многие вопросы и может оказать воздействие на многих лиц, не являющихся оператором или заказчиком; поэтому вполне естественно, что специальные требования должны распространяться на обоих.

63. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) со ссылкой на редакционную поправку, предложенную Председателем, говорит, что будет сложно заменить слово "или" на "и" в четвертой строчке статьи 9, поскольку, по его мнению, цель текста состоит в том, чтобы предусмотреть, когда оператор имеет право принимать чрезвычайные меры. Если опасный груз не имеет маркировки, обозначения, упаковки или документации в соответствии с любым законом или любой нормой, касающихся опасных грузов и применимых в стране, где передается груз, предусматривается дополнительное условие, в частности о том, что оператору никаким образом не становится известно о его опасном характере. Поэтому необходимо слово "или", а не слово "и".

64. Что касается предложения представителя Аргентины о том, что статью следует сформулировать в утвердительной, а не в отрицательной форме, он согласен, что такой подход обеспечит большую ясность и определенность положения. Действительно, такая утвердительная формулировка использовалась на прежних стадиях обсуждения несколько лет назад, когда в тексте указывалось, что заказчик должен представить обозначение или иным образом информировать оператора в случае опасных грузов, однако Рабочая группа изменила такой подход в пользу нынешнего подхода, поскольку конвенция касается ответственности оператора транспортного терминала, а не контракта между оператором и его заказчиком. Она посчитала, что обязанности заказчика находятся вне сферы применения конвенции. Поэтому это положение было ограничено и касалось лишь прав оператора, и ему была дана негативная формулировка. Возврат к первоначальному подходу, предусматривающему утвердительную формулировку, потребует дополнительной работы, которую невозможно передавать Редакционному комитету.

65. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство) поддерживает предложение Бельгии. Права, предоставляемые оператору, не являются абсолютными: он имеет право лишь принять все меры предосторожности, которые могут потребоваться в определенных обстоятельствах, и ему могут быть возмещены в связи с этим затраты, и неважно, знает ли он неофициально, что груз является опасным.

66. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) поддерживает предложение Бельгии.

67. Г-н РУСТАНД (Швеция) выражает свое полное согласие с комментариями представителя Италии.

68. Г-жа СКОВБИ (Дания) отмечает, что статья 9 практически является исключением к положениям статьи 5, поскольку, если оператор принимает опасный груз, не зная о его опасности, он не несет ответственности за утрату или повреждение груза в результате мер, предусмотренных в статье 9. По ее мнению, которое она уже высказывала в прошлый раз, статью 9 следует приблизить к статье 5. Она возражает также против исключения, предложенного Бельгией, поскольку во многих случаях по соглашению оператор маркирует или обозначает опасный груз, и предлагаемое исключение может дать ему возможность отказаться от ответственности. Соответствующие слова нужны также в таких случаях, поскольку для последующего перевозчика очень важно, чтобы опасный груз был маркирован.

69. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Бельгии (A/CONF.152/C.1/L.40).

70. Предложение отклоняется 29 голосами против 3 при одном воздержавшемся.

71. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия), представляя предложение своей делегации (A/CONF.152/C.1/L.55), говорит, что его цель заключается в том, чтобы избежать нежелательных ситуаций, связанных с опасностью и ответственностью, путем включения перед первым предложением статьи 9(1) конкретного предложения о том, что оператор должен быть информирован об опасном характере груза.
72. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что можно не согласиться с тем, что это предложение указывает на обязательство заказчика и поэтому выходит за сферу применения конвенции. Вместе с тем с учетом дискуссии и вопросов, поднятых представителем Бельгии, он считает уместным разъяснить данный вопрос. Поскольку в формулировке предложения отсутствует четкое определение обязанностей заказчика, он может поддержать эту поправку, особенно поскольку она позволит избежать возможных расхождений с другими положениями.
73. Г-н ПАМБУ-ЧИВУНДА (Габон) поддерживает предложение Финляндии, поскольку оно разъясняет ситуацию, которая оставалась неопределенной. В первоначальном тексте рассматривается лишь негативная возможность. Предложение Финляндии имеет то преимущество, что оно разъясняет обязанности всех сторон и особенно заказчика или лица, которые передают груз в распоряжение оператору.
74. Г-жа СКОВБИ (Дания) также поддерживает это предложение.
75. Г-н ФАТАЛЬЯ (Наблюдатель, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде) также поддерживает предложение, которое сформулировано в соответствии с положениями ряда других конвенций, такими, как статья 13(2) Гамбургских правил.
76. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Советский Союз) говорит, что предложение Финляндии полностью понятно и по существу не является вопросом, вызывающим споры. Вместе с тем предлагаемое предложение сформулировано на основе первого предложения статьи 13(2) Гамбургских правил и в нем используется формулировка, которая, по его мнению, не является подходящей для статьи 9 настоящего проекта конвенции, которая предусматривает, что заказчик не представляет маркировки, обозначения и документов в отношении груза, который является опасным в соответствии с правилами и положениями, применимыми в стране, куда должен быть доставлен груз. Добавление предлагаемого предложения представляется ему несостоятельным в контексте статьи 9 и потребует изменения данного положения. В целом вопрос об опасном характере грузов изменяется в зависимости от характера соответствующей операции. В этой связи функция оператора транспортного терминала и перевозчика различаются. По его мнению, имеющийся текст является достаточно гибким и поэтому более предпочтительным.
77. Г-н РОЖАНАФРУК (Таиланд) говорит, что, хотя предложение Финляндии по замыслу является приемлемым, он не считает, что это предложение следует включать в статью 9 и даже в любое другое место настоящей конвенции. Текст сформулирован на основе первого предложения статьи 13(2) Гамбургских правил, однако эти Правила содержат общее положение по данному вопросу. Задача Конференции заключается в принятии конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов. Цель статьи 9 заключается в том, что, если оператор не знал об опасном характере груза, он имеет право получить возмещение за все расходы, понесенные им при принятии специальных мер в отношении груза. Поэтому неуместно, чтобы в ней содержалось положение, в соответствии с которым необходимо указывать опасный характер груза.
78. Г-н ТАРКО (Австрия) говорит, что согласно предложению Финляндии оператор должен быть информирован об опасном характере груза, однако положение о применении санкции в том случае, если он не информирован об этом, не предусматривается. Поэтому целесообразно придерживаться имеющегося текста.
79. Г-н ОТИАЙ (Япония) интересуется, кто будет обязан информировать оператора об опасном характере груза. Он поддерживает настоящий текст.
80. Г-н СОЛИМАН (Египет) поддерживает предложение Финляндии.
81. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что он воздержался при голосовании по предложению Бельгии. Цель статьи 9 должна заключаться в том, чтобы оператор принял все необходимые меры предосторожности при обращении с опасным грузом. В соответствии с предложением Финляндии необходимо информировать оператора и обратить его внимание на опасный характер груза. Даже если опасный груз соответствующим образом маркирован, оператор может не обратить внимания или может не отдавать себе отчета о характере опасности или может быть незнаком с соответствующими специальными категориями опасного груза. Поэтому он поддерживает предложение, однако предлагает направить его в Редакционный комитет для усовершенствования.

82. Г-н РУСТАНД (Швеция) согласен с представителями Советского Союза и Австрии в отношении несоответствия между обязательством, возложенным на лицо, передающее груз, и отсутствием санкций в поддержку этого обязательства. Например, в Гамбургских правилах отправитель несет ответственность перед перевозчиком. Поскольку предусмотреть обязанность без введения санкции представляется сложным, он предпочитает придерживаться первоначального текста.

83. Он обращает также внимание на понятие "имущество" в подпункте (а), поскольку ему не ясно, включает ли опасность упомянутому имуществу опасность окружающей среде. Другие недавно принятые конвенции были направлены на то, чтобы сделать четкое указание на опасность окружающей среде и не включать это понятие в понятие "имущество". Он надеется, что внимание будет уделено не вопросу существа, а вопросу редакционного характера.

84. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, по его мнению, термин "имущество", используемый в настоящей конвенции, охватывает окружающую среду и ее защиту.

85. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) говорит, что он поддерживает существо предложения Финляндии, однако находит сложным включение обязательного элемента. Он согласен с представителем Японии в том, что лицо, которое должно информировать оператора, не было четко определено.

86. Г-н РАО (Индия) говорит, что, по-видимому, имеется определенное непонимание сферы применения предложения. В начале дискуссии представитель Италии обратил внимание на тот важный факт, что если опасный груз маркирован в соответствии с законодательством, применимым в стране, куда он должен быть доставлен, то настоящее положение не применяется. Другими словами, в настоящем положении цель предложения, хотя и косвенно, но уже учтена. В определенном смысле предложение Финляндии является незаконченным, поскольку в нем не учитывается обязанность заказчика или лица, передающего опасный груз в распоряжение оператора, маркировать, обозначать и т.д. соответствующий груз. Поскольку эти моменты охватываются статьей 9 в том виде, в каком она сформулирована, никакой поправки не требуется.

87. Г-н ШРОК (Германия) выражает согласие с представителем Индии.

88. Г-н НАОР (Израиль) говорит, что его делегация поддерживает предложение Финляндии. Он считает, что для разъяснения вопросов информация должна быть предоставлена оператору лицом, которое в соответствии со статьей 9(b) обязано сделать это.

89. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению делегации Финляндии (A/CONF.152/C.1/L.55).

90. За данное предложение подано 15 голосов против 15 при 4 воздержавшихся.

91. Предложение не принимается.

Заседание закрывается в 12 час. 35 мин.

12-е заседание

Среда, 10 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРОДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.12

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 9 (окончание) (A/CONF.152/C.1/L.21, L.50)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на документ A/CONF.152/C.1/L.21, представленный делегацией Испании. Отмечается, что в английском варианте проекта статьи 9 используется выражение "handed over to an operator". Делегация Испании предложила использовать выражение "taken in charge by an operator", с тем чтобы привести формулировку этого положения в соответствие с остальным текстом конвенции и, в частности, с текстом статьи 3.

2. Предложение, содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.21, передается в Редакционный комитет.

3. После завершения обсуждения процедурных вопросов между ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ и г-ном ФАТАЛЬЯ (Наблюдатель, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде), касающихся допустимости предложения, представленного Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) в документе A/CONF.152/C.1/L.50, г-н РУСТАНД (Швеция) и г-н СОЛИМАН (Египет) формально поддерживают предложение для рассмотрения Комитетом без ущерба для позиции, которую они могут занять в отношении изменения, о котором говорится в предложении.

4. Г-н ФАТАЛЬЯ (Наблюдатель, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде) говорит, что, по мнению ЮНЕП, в статье 9, в том виде в каком она сформулирована, не принимаются во внимание определенные международные юридические документы, в частности Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС, 1974 год), Гамбургские правила и Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (1989 год). В этих документах запрещается транспортировка, включая экспорт, опасных грузов без маркировки, обозначения или упаковки в соответствии с различными правилами и положениями. Кроме того, во вступительной формулировке статьи, подготовленной Комиссией, не учитывается тот факт, что, если правила и положения, о которых он упомянул, не соблюдаются, транспортировка опасного груза может считаться незаконной и рассматриваться соответствующим образом.

5. Согласно вступительной формулировке Комиссии предполагается, что оператор может не знать об опасном характере соответствующего груза; в то же время согласно пункту (а) данной статьи он имеет полное право принимать ряд радикальных мер, включая уничтожение груза. У ЮНЕП имеются серьезные опасения в отношении такого права: оператору, которому не известен характер опасного груза, будет очень сложно технически принять надлежащие меры для обращения с грузом независимо от законности этих мер. В действительности его действия могут быть непродуктивными и даже пагубными не только для окружающей среды, но и для него самого и его собственности как оператора. Поэтому согласно предложению ЮНЕП по пункту (а) такие меры ограничены мерами предосторожности, которые должны приниматься в соответствии с международными или национальными правилами и нормами.

6. В заключение ЮНЕП хотела бы указать на существование международных, а также национальных правил и норм, касающихся обращения с опасными грузами, и предлагает, чтобы они регулировали характер обращения с такими грузами в соответствии со статьей 9, а также будет добиваться обеспечения того, чтобы оператор уважал признанные принципы, цель которых заключается в защите не только окружающей среды, но также его собственных интересов. ЮНЕП полностью осознает, что основная цель статьи 9 заключается в том, чтобы защитить оператора путем освобождения его от любой обязанности выплачивать компенсацию за ущерб, причиненный в результате его действий в рамках этой статьи, и путем обеспечения возмещения ему всех расходов, понесенных в результате таких действий. Данная цель в предложении ЮНЕП сохранена.

7. Г-н СОЛИМАН (Египет) поддерживает предложение ЮНЕП.

8. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) не видит существенной разницы между предложением ЮНЕП и проектом Комиссии. Он полагает, что выражение "международные или национальные правила и нормы", упомянутое в предложении ЮНЕП, подпадает под выражение "любым законом или любой нормой, касающейся опасных грузов и применимой в стране, где передается груз", которое встречается в проекте Комиссии. В целом его делегация предпочитает текст Комиссии. Вместе с тем он положительно оценивает более дискреционное положение, предлагаемое ЮНЕП в отношении пункта (а). Операторы транспортных терминалов действуют многими различными путями и во многих различных географических и других контекстах; как отмечалось, они могут не знать о характере опасного груза и вместе с тем в соответствии с проектом Комиссии имеют право принимать меры, которые могут оказаться пагубными для окружающей среды или собственности. В проекте ЮНЕП такие меры не исключаются; в нем лишь акцентируется внимание не на них, а на мерах предосторожности, допускаемых в соответствии с международными или национальными правилами и нормами, что в свою очередь укрепляет возможность надлежащего контроля.

9. Г-жа СКОВБИ (Дания) считает, что международные документы, упомянутые наблюдателем от ЮНЕП, имеют лишь ограниченное отношение к вопросу, охватываемому статьей 9. Она отдает предпочтение проекту Комиссии, поскольку он является более конкретным и в большей степени отвечает проблемам, рассматриваемым в статье.

10. Г-н ПАМБУ-ЧИВУНДА (Габон) считает, что озабоченность ЮНЕП в отношении международных правил и норм может быть учтена в проекте Комиссии, если внести поправку во вступительную формулировку и сделать ссылку на любой соответствующий закон или норму. Понятие компенсации за ущерб, причиненный в результате принятия мер предосторожности, которое, как представляется, является новым понятием, упоминаемым в пункте (а) текста ЮНЕП, можно было бы с пользой включить в пункт (а) проекта Комиссии.

11. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) поддерживает проект Комиссии по вступительной формулировке.

12. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что в предложении ЮНЕП, несмотря на проявляемый к нему интерес, рассматривается вопрос с точки зрения международного публичного права, и оно связано с такими вопросами, как меры предосторожности, предупреждения и ответственности; основной же целью проекта статьи является охват конкретных вопросов компенсации и ответственности. По его мнению, формулировка предложений ЮНЕП является неподходящей для конвенции, и он не может поддержать ее.

13. Г-н ИЛЬЕСКАС (Испания) также не может поддержать предложение ЮНЕП. Что касается вступительной формулировки, то проект Комиссии является более широким, поскольку законы или нормы, упоминаемые в нем, могут быть либо международными, либо национальными и более конкретными, поскольку имеется четкое указание на то, что они относятся к опасным грузам. Кроме того, в отношении пункта (а) он отмечает, что большинство международных или внутренних правил и норм в отношении опасного груза в целом охватывают все виды транспортных операторов, а не только операторов транспортных терминалов. Включение в настоящий проект конвенции прямых ссылок на документы более широкой сферы применения может привести к сложностям, и не только в договорном праве, в результате небрежного допущения менее строгого толкования этих документов и последующего нанесения ущерба их сфере действия и применения. Его делегация предпочитает текст пункта (а) Комиссии, который имеет такие положительные стороны, как ясность, конкретное рассмотрение вопроса, касающегося операторов транспортных терминалов, а также указывает, что оператор может и должен делать в случае, упомянутом во вступительной формулировке. Он имеет дополнительные преимущества, состоящие в том, что указывает конкретные и законные меры рассмотрения сложившегося положения.

14. Г-н ФАЛВЕЙ (Соединенные Штаты Америки) поддерживает имеющийся текст по причинам, изложенным предыдущим оратором. Хотя его делегация с большим уважением относится к обеспокоенности ЮНЕП, она считает, что в первоначальном тексте лишь предусматривается специальное правило для рассмотрения ограниченного круга обстоятельств, с которыми может столкнуться оператор, что позволяет ему принять определенные меры предосторожности в соответствии с действующим законодательством и впоследствии получить возмещение за издержки. Вместе с тем его делегация считает также, что имеется вполне обоснованное основание для обеспокоенности тем, что данное специальное правило может быть истолковано в последующих случаях как единственное правило, регулирующее опасные грузы, находящиеся в распоряжении оператора транспортного терминала. Поэтому он предлагает включить в доклад Конференции существо доклада ЮНСИТРАЛ, содержащегося в его Ежегоднике, том XX: 1989 год (стр. 28, пункт 124), в котором четко указывается, что об этом речи не идет. Существует много других правил, касающихся права оператора терминала на регресс в отношении ответственности, которую он может нести перед третьими лицами в результате получения в свое распоряжение и на своей территории опасного груза. Имеющиеся у ЮНЕП вопросы могут рассматриваться аналогичным образом путем расширения толкования соответствующего пункта в докладе Конференции с тем, чтобы разъяснить, что специальное правило не имеет преимущественной силы перед другими правилами и нормами, включая правила и нормы международных конвенций, которые касаются маркировки, обозначения, упаковки и ликвидации опасных грузов, а также правила и нормы, которые могут предусматривать право регресса для защиты от ответственности перед третьими лицами, которым нанесен ущерб этим грузом.

15. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что его делегация намерена поддержать данное предложение. Он считает, что цель правила, содержащегося в статье 9, заключается в том, чтобы предусмотреть понятие, соответствующее различным конвенциям об ответственности и заключающееся в том, что оператор транспортного терминала может принимать определенные меры предосторожности при обращении с немаркированным опасным грузом и в том, что он имеет право на получение возмещения за понесенные в результате этого издержки. Статья не имеет целью устанавливать правила в отношении обращения с грузом, а является ссылкой на применимое национальное законодательство или международное право. Формулировка, предлагаемая ЮНЕП, в большей степени отвечает этой цели и в ней разъясняется, что конвенция не устанавливает правила в отношении обращения с опасным грузом, а ограничивается более узким вопросом в отношении ответственности и возмещения. В предлагаемой формулировке отмечается, что меры предосторожности должны приниматься в соответствии с международными или национальными правилами и положениями и не обязательно ограничены правилами и положениями, перечисленными в подпункте (а) статьи 9, сформулированном Комиссией.

16. Г-жа ПЬАДЖИ ДЕ ВАНОССИ (Аргентина) говорит, что ее делегация поддержит первоначальный текст по причинам, изложенным представителем Испании.

17. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать сначала по вступительной формулировке статьи 9, предложенной ЮНЕП в документе A/CONF.152/C.1/L.50.

18. Предложение отклоняется 21 голосом против 6 при 4 воздержавшихся.
19. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по подпункту (а) предложения ЮНЕП.
20. Подпункт (а) отклоняется 19 голосами против 9 при 2 воздержавшихся.
21. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по подпункту (b) предложения ЮНЕП.
22. Подпункт (b) отклоняется 21 голосом против 4 при 6 воздержавшихся.
23. Предложение в целом отклоняется.
24. Г-н ФАТАЛЬЯ (Наблюдатель, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде) просит Исполнительного секретаря зачитать заявление Международной морской организации (ММО) по статье 9 проекта конвенции. Данное заявление было передано ему для представления на Конференции, с тем чтобы его можно было отразить в ее докладе.
25. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) зачитывает заявление. Он отмечает, что в соответствии с главой VII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС, 1974 год) перевозка опасных грузов по морю запрещена за исключением тех случаев, когда осуществляется строгое соблюдение включенных в данную конвенцию положений, касающихся обращения с такими грузами; после ратификации СОЛАС 111 государствами эти положения имеют юридическую силу во всем мире; минимальные требования в отношении транспортировки опасных грузов всеми способами, содержащиеся в рекомендациях Организации Объединенных Наций, подготовленных Комитетом экспертов Организации Объединенных Наций по транспортировке опасных грузов, имеют аналогичное всеобщее признание. В заявлении говорится также, что невозможно предположить, что какой-либо оператор получит в распоряжение опасный груз, который не был надлежащим образом документирован, маркирован, упакован и обозначен; что касается опасного груза, то меры предосторожности, которые будут приняты, касаются главным образом момента, в который оператор принимает груз в свое распоряжение; эти меры предосторожности на данном этапе имеют решающее значение для рассмотрения ответственности оператора или любого освобождения от такой ответственности; как представляется, вступительная формулировка проекта статьи 9 не отражает такого положения; представляется также, что статья касается главным образом опасного груза в упакованной форме и, возможно, Комитету следует внести в нее поправку и включить случаи обращения оператора с опасным грузом и веществами без упаковки.
26. В заявлении отмечается далее, что, хотя в проекте конвенции предусматривается установление ответственности на основе ущерба, причиненного грузу, меры предосторожности, которые будут приняты в отношении опасного груза, обязательно касаются ущерба, причиненного грузом не только "любому лицу или собственности", как указано в проекте конвенции, но также окружающей среде; и что, хотя ММО главным образом занимается вопросами загрязнения окружающей среды судами, важность недопущения загрязнения морской среды сухопутными источниками часто является предметом консультаций между ММО и ЮНЕП. В заключение в заявлении говорится, что в этом отношении следует принимать во внимание необходимость того, чтобы оператор принимал срочные меры предосторожности для недопущения не только причинения ущерба лицам или собственности, но также ущерба окружающей среде, который может возникнуть в результате попадания опасных веществ в морскую среду, как в случае утечки таких веществ после того, как оператор принял их в свое распоряжение.
27. Г-н РУСТАНД (Швеция), выступая в объяснение мотивов своего голосования, вновь заявляет, что его делегация не поддержала существа предложения, но признает право наблюдателя от ЮНЕП на его представление.
28. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что статья 9 была одобрена без поправки с учетом решения Редакционного комитета по предложению Испании (A/CONF.152/C.1/L.21).
29. Статья 9, сформулированная Комиссией, передается в Редакционный комитет при этом понимании.

Статья 10 (A/CONF.152/C.1/L.15, L.16, L.54)

30. Г-н ШРОК (Германия) представляет первую часть предложения его делегации, содержащегося в документе A/CONF.152/C.1/L.16 и касающегося первого предложения статьи 10 (1). Он отмечает, что правительство Японии сделало аналогичное предложение в пункте 3 своих письменных комментариев по проекту конвенции (A/CONF.152/7). Статья 10 (1) предусматривает право удержания груза оператором в течение периода его ответственности. На своей двадцать второй сессии ЮНСИТРАЛ утвердил предложение, которое по существу дает оператору право удерживать груз в связи с затратами на оказанные услуги, после того как его период

ответственности в соответствии со статьей 3 истек. Данное решение подробно отражено в пункте 126 доклада ЮНСИТРАЛ о работе его двадцать второй сессии (А/44/17), в котором отмечается, что это предложение было принято и передано в редакционную группу. Существо этого решения отражено в первой части предложения Германии. Как отметила Комиссия в пункте 207 доклада, оно не было приведено в действие редакционной группой. Его делегация считает, что Конференции следует выполнить это решение и внести соответствующие поправки в проект конвенции.

31. Г-н ОТИАЙ (Япония) говорит, что его делегация поддерживает предложение Германии по статье 10 (1).

32. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что обсуждаемое решение было принято в результате предложения делегаций Финляндии и Швеции. В пункте 9 письменных комментариев его правительства по проекту конвенции (А/CONF.152/7/Add.1) также отмечается, что оно не отражено в проекте конвенции. Поэтому в текст статьи 10 (1), который должен послужить для Комитета основой обсуждения, следует внести поправки на основе предложения Германии.

33. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия), г-н ТАРКО (Австрия) и г-н ХОРНБИ (Канада) поддерживают предложение Германии по статье 10 (1).

34. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что данное предложение имеет целью охватить соответствующий период, когда оператор не несет ответственности за груз, но по-прежнему имеет его в своем распоряжении. Например, оплата за хранение может возрасти после того момента, когда груз должен был быть забран лицом, уполномоченным получить его.

35. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что в соответствии с юридической системой Югославии право удержания груза зависит от груза, находящегося в распоряжении оператора. Поэтому необходимо уточнить, что дополнение слов "и после" означает, что груз должен быть по-прежнему в распоряжении оператора.

36. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что право удержания груза ясно предусматривает, что груз должен находиться в распоряжении оператора. Он возражает против введения понятия "нахождение в распоряжении", поскольку конвенция содержит общий принцип "принятия в ведение". Лично он предпочел бы, чтобы этот пункт был более тесным образом связан со статьей 3, что в ясной форме вытекает из выводов, достигнутых по данному вопросу ЮНСИТРАЛ на его двадцать второй сессии.

37. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) говорит, что его делегация предпочитает текст проекта Комиссии. Использование термина "после" может означать, что временного предела для права удержания груза нет. Оператор может заключить отдельный контракт в отношении издержек, понесенных после того, как груз был передан в распоряжение лица, уполномоченного принять его.

38. Г-н РОЖАНАФУК (Таиланд) согласен с представителем Югославии в том, что право удержания груза не имеет никакого отношения к периоду ответственности. Цель предложения Германии заключается в том, чтобы охватить весь период, в течение которого груз находится в распоряжении оператора, однако предложение в том виде, в каком оно сформулировано, так или иначе предусматривает это, поскольку не может быть права удержания, если не имеется груза для удержания. Он предлагает, чтобы первое предложение статьи 10 (1) заканчивалось словами "в отношении груза".

39. Г-н СОЛИМАН (Египет) отмечает, что в соответствии со статьей 10 (1) текста Комиссии оператор не будет иметь особой первоочередности в осуществлении своего права в отношении груза. Поэтому он поддерживает предлагаемую поправку, которая укрепит право оператора на удержание.

40. Г-н АЗ-ЗАБЕН (Саудовская Аравия) говорит, что он не будет возражать против добавления слов "или после" в первое предложение статьи 10 (1). Вместе с тем согласно статье 3 период ответственности оператора начинается тогда, когда он получает груз, и заканчивается тогда, когда он доставляет его заказчику. Кто несет ответственность в том случае, если грузу нанесен ущерб после этого?

41. Г-н СУЛЕЙМАН (Нигерия) поддерживает расширение права удержания, которое оператор будет иметь согласно предложению Германии.

42. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) возражает против принятия предлагаемой поправки. Добавление слов "или после" может привести к дисбалансу между соответствующими правами и обязанностями сторон, являющихся участниками конвенции.

Продлеваемый период является неопределенным; это может быть неделя, год или более длительный срок. Кроме того, период ответственности оператора определен в статье 3; он заканчивается, когда оператор доставляет груз в распоряжение заказчика. Кроме того, в соответствии со статьей 10 он может удерживать груз после этого. Термин "удержание" может иметь различное значение в различных юридических системах; он может быть истолкован как означающий либо то, что груз может храниться в том же месте, или то, что он может храниться там, где бы он ни находился. Кроме того, добавление слов "или после" в первое предложение может вступить в противоречие со вторым предложением пункта, в котором делается ссылка на договорные условия, расширяющие обеспечительное право оператора в отношении груза. Этот термин может также казаться противоречивым, если, как это имеет место в русском языке, он будет означать расширение временного предела. В целом он считает, что предлагаемая поправка не приведет к практическому улучшению взаимоотношений между оператором и заказчиком. Несомненно, цель поправки заключается в упрощении транспортных операций после истечения периода ответственности оператора, однако не ясно, будут ли продолжаться договорные отношения между оператором и заказчиком после того, как груз перестанет находиться в распоряжении оператора.

43. Г-н РУСТАНД (Швеция) выражает удивление возражениями против предложения Германии по статье 10 (1), поскольку оно не является собственно поправкой к тексту в документе A/CONF.152/5, а представляет собой лишь его изменение для приведения в соответствие с текстом, принятым ЮНСИТРАЛ в 1989 году. Причина возникшей сложности заключается, возможно, в формулировке статьи 3, в которой предусмотрено, что период ответственности заканчивается после передачи груза заказчику или аналогичным образом, когда он передается в его распоряжение. Без сомнения, право удержания должно прекращаться либо когда заказчик уплачивает свой долг оператору, или когда оператор осуществляет свое право в соответствии с применимым национальным законодательством в отношении продажи груза. Однако было бы несправедливо, если оператор, когда заказчик забирает груз, будет вынужден выдать его без компенсации за дополнительные расходы, понесенные в результате задержки, вызванной заказчиком.

44. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что во французской правовой системе право удержания охватывает все затраты, понесенные в результате хранения груза.

45. Г-н ВУЛЛИ (Ассоциация арендодателей в международных контейнерных перевозках), выступая по предложению Председателя, интересуется у представителя Германии, будет ли национальное законодательство регулировать обязанность обеспечения контроля при оказании услуг после окончания периода ответственности оператора.

46. Г-н ШРОК (Германия) подтверждает, что это предусмотрено.

47. Г-н РАО (Индия) говорит, что предложение Германии по статье 10 (1) является приемлемым, и он может поддержать его. Что касается правовой системы Индии, то принцип, заложенный в нем, находит отражение в контракте на передачу имущества на хранение: если депозитарий выполняет услуги, связанные с его обязанностями в отношении переданного на хранение груза, он имеет право при отсутствии договорного положения об обратном сохранять его до момента надлежащего возмещения за эти услуги. Если предложение считается слишком широким, то можно добавить положения о том, что право удержания прекращается, когда оператору возмещаются понесенные расходы и предъявленные иски. Это пояснит идею, которая и без того очевидна в предлагаемой поправке.

48. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что имеющийся текст поправки является уместным для этой цели.

49. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что добавление, предложенное представителем Индии, может оказаться полезным разъяснением и может быть добавлено Редакционным комитетом. Он предлагает Комитету проголосовать по предложению Германии по статье 10 (1) (A/CONF.152/C.1/L.16).

50. Предложение принимается 21 голосом против 7 при 8 воздержавшихся.

51. Г-н ШРОК (Германия), представляя содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.16 предложение об исключении пункта 3 статьи 10, отмечает, что пункты 1 и 3 статьи касаются разных вопросов. В пункте 1 содержится понятие права удержания груза, которое необязательно предоставляет держателю право продавать его за исключением тех случаев, когда это возможно в соответствии с национальным законодательством. В первом предложении пункта 3 содержится правило коллизии норм права, состоящее в том, что право продавать груз регулируется местом нахождения груза; по крайней мере, таково толкование, представленное членами делегации Соединенных Штатов Америки в статье, опубликованной в октябре 1990 года в Journal of Maritime Law and Commerce. В ходе подготовительной работы к Конференции было согласовано, что возможная коллизия между правом продажи и любыми преимущественными правами третьих сторон на груз не следует рассматривать в настоящей конвенции. Вместе с тем второе предложение

пункта 3 исключает из права продажи контейнеры, поддоны и аналогичные приспособления для транспортировки или упаковки, что несомненно исключает правило коллизии норм права. В результате весь пункт является в некоторой степени непонятным. В результате точного построения второго предложения в первом предложении будет применяться не правило коллизии, а общие принципы частного международного права.

52. Его правительство имеет сомнение в отношении разделения правила коллизии норм права между различными категориями груза. В первом предложении текста сформулировано общее правило коллизии норм права в отношении движимости в целом, однако далее сразу же следует положение, предполагающее, что контейнеры будут рассматриваться в соответствии с применимым национальным законодательством. Было бы лучше не включать в проект какие-либо положения, касающиеся имущественных прав третьих сторон в отношении грузов. Все вопросы, связанные с продажей груза и правами третьих сторон на груз следует рассматривать в рамках применимого национального законодательства в соответствии с общими принципами частного международного права.

53. Г-н ТАРКО (Австрия) поддерживает предложение об исключении пункта 3. Первое предложение этого пункта не является полезным; в нем лишь приводится правило коллизии норм права без какой-либо попытки унификации, в то время как цель конвенции заключается в унификации права по данному вопросу. Простая ссылка на законодательство государства, где находится груз, ничего не дает, и предложение можно исключить. Что касается второго предложения, то не ясно, что произойдет с контейнерами, поддонами и другими приспособлениями для транспортировки или упаковки. Уполномочен ли оператор продавать их? Регулируется ли этот вопрос национальным законодательством и если да, то каким национальным законодательством? Если Комитет решит исключить пункт 3, он должен также исключить пункт 4; без пункта о праве продажи груза нет необходимости предусматривать пути осуществления этого права.

54. Г-н СУЛЕЙМАН (Нигерия) говорит, что его делегация поддержит предложение об исключении пункта 3 при условии, что в конвенции, тем не менее, будет гарантировано право оператора на продажу всего или части груза для покрытия его расходов.

55. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) поддерживает предложение Германии об исключении пункта 3 по причинам, приведенным инициатором предложения.

56. Г-н ВУЛЛИ (Ассоциация арендодателей в международных контейнерных перевозках), выступая по предложению Председателя, говорит, что предложение Германии материально не затронет промышленность, которую он представляет. В интересах тех, кто не знаком с отраслью по сдаче в аренду контейнеров, было бы полезным объяснить, каким образом возникло соответствующее положение.

57. Ассоциация арендодателей в международных контейнерных перевозках является торговой ассоциацией отрасли по сдаче в аренду контейнеров для международных перевозок, и его комментарии по проекту конвенции содержатся в документе A/CONF.152/7. Для того чтобы понять, каким образом исключение в отношении контейнеров, поддонов или аналогичных приспособлений возникло в пункте 3 статьи 10, необходимо понять отдельные моменты присущих коммерческих взаимоотношений. В мире насчитывается 6,2 млн. единиц контейнеров, эквивалентных 20-футовым контейнерам, которые постоянно маркируются кодом владельца и которые зарегистрированы в Международном бюро контейнеров; кроме того, каждый контейнер имеет конкретный номер. Контейнеры являются постоянным способом транспортировки с приблизительным сроком эксплуатации 7-15 лет. Они не являются грузом в общем понимании и регулируются таможенной конвенцией о контейнерах, которая допускает въезд контейнеров в страну в качестве механизма международного транспорта без уплаты пошлины. Половиной мировых контейнеров владеют компании по сдаче в аренду, другой половиной владеют судоходные линии; контейнеры, которыми владеют арендные компании, сдаются в аренду судоходным линиям и используются ими. Они сдаются в аренду на период, который значительно короче, чем их полезный период эксплуатации, - от двух месяцев до пяти лет. При сдаче контейнеров в аренду судоходным линиям арендная компания не знает, где находятся контейнеры. Когда контейнер сдается в аренду, местом его отправки является база, где он находился на хранении; когда он возвращается в арендную компанию, он возвращается на базу. В мире насчитывается приблизительно 1 000 баз, и взаимоотношения между базами и арендными компаниями и между базами и судоходными линиями регулируются контрактом. Один из интересующих Ассоциацию вопросов заключается в том, что, пока не будет обеспечено должное внимание, базы будут рассматриваться в качестве терминалов.

58. Вместе с тем основным направлением деятельности является рассмотрение ситуации, когда судоходная линия разоряется и оставляет контейнеры на терминале. Ассоциация не считает, что терминал должен продавать контейнеры, принадлежащие арендной компании, и считает, что в соответствии с законами многих стран, представленных на Конференции, терминал имеет право удержания, однако такое право не обязательно дает ему право на продажу. В ряде случаев может

существовать право продажи, однако обычно лишь с судебного разрешения. Насколько он понимает, предложение Германии об исключении пункта 3 статьи 10 возвратит данный вопрос в пункт 1, который дает оператору право удерживать груз, а именно контейнеры с другими грузами в них. Тогда национальное законодательство будет распространяться на то, каков характер такого права удержания. Хотя во многих странах он является достаточно ясным, в Соединенных Штатах возникнут проблемы. Таким образом, в целом Ассоциация выступает в поддержку сохранения пункта 3. Это позволит предъявлять иск или обеспечит возможность удовлетворения иска путем продажи в той степени, в какой это разрешено законодательством соответствующего государства, за исключением контейнеров, поддонов или аналогичных приспособлений. Кроме того, юристу системы общего права демонстрируется, что подразумевается под правом удержания. В случае отсутствия такого положения юристы в таких странах, как Соединенные Штаты, скорее всего будут интересоваться тем, что представляет собой право удержания. В результате возникнут весьма серьезные проблемы. В настоящее время в Соединенных Штатах, возможно, имеются юрисдикции, где будет существовать право продажи, а также юрисдикции, где оно может не существовать. Ему не известно ни одно решение, которое предоставит право продажи, однако имеются решения, которые не допустят такого права.

59. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) поддерживает предложение Германии об исключении пункта 3.

60. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что, по мнению его делегации, право оператора на удержание и его право продажи являются совершенно различными юридическими понятиями, однако на определенном уровне их следует сопоставить. Если оператору дано только право удержания и он лишен права продажи, он не сможет получить надлежащую компенсацию. Это создаст значительные сложности для операторов и, возможно, даже приведет к их банкротству. Законы каждой страны о праве удержания в значительной степени расходятся, и проект конвенции имеет целью урегулировать такие коллизии норм права и внести в данный вопрос определенную степень единообразия. В тексте, в том виде в каком он сформулирован, принимаются во внимание права и интересы оператора и различия, существующие между национальными законами. Поэтому его делегация не может поддержать предложение Германии об исключении пункта 3.

61. Г-н РОМАН (Бельгия) говорит, что его делегация полностью понимает причины представления данного предложения, однако, учитывая то, что Конвенция будет применяться во всем мире, она предпочитает сохранить пункт 3 с целью его разъяснения.

62. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что существующая в конвенции проблема заключается в том, что конвенция практически не имеет в характере унификации права продажи груза путем ссылки на применимое национальное законодательство. Делегация Швеции предпочла бы, чтобы в конвенции содержались правила, которые будут иметь такое действие, но вместе с тем признает, что включить их на такой поздней стадии рассмотрения конвенции невозможно. У Швеции не возникает проблем со вторым предложением пункта 3, поскольку ее собственные законы надлежащим образом охватывают данный вопрос. Вместе с тем она считает, что с чисто логической и юридической точек зрения можно было бы исключить пункт 3, а также в качестве логической поправки и пункт 4.

63. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что его делегация предпочитает сохранить текст, подготовленный Комиссией, и не согласна, что первое предложение пункта 3 не является элементом, дополняющим конвенцию. Ссылка на закон государства, где расположен груз, является конкретным и важным моментом, который помогает выполнить задачу обеспечения единообразия, что представляется особенно полезным с учетом различия национальных законодательств, что и подтвердила дискуссия. Другой причиной его сохранения, высказанной представителем Ассоциации арендодателей в международных контейнерных перевозках (ИИКЛ), является то, что конвенция станет в целом более приемлемой. И наконец, в этом пункте четко указывается, что оператор имеет право продавать груз, даже если это право обусловлено законом государства, где находится груз. В результате конвенция будет более благоприятной для операторов терминалов, поскольку она будет гарантировать их права более убедительно.

64. Г-н НАОР (Израиль) поддерживает предложение Германии об исключении статьи 10 (3). Его делегация считает, что пункт 4 следует также исключить, и просит представителя Германии изложить свою точку зрения по данному вопросу.

65. Г-жа ЗАВИТОСКИ (Соединенные Штаты) говорит, что ее делегация не может поддержать предложение Германии об исключении пункта 3 по причинам, высказанным представителями Китая, Мексики и ИИКЛ. Что касается Соединенных Штатов Америки, то первое предложение пункта дополняет конвенцию, поскольку ее страна имеет 50 различных законов, касающихся права оператора продавать груз, который он удерживал. Поэтому делегация Соединенных Штатов Америки считает, что необходима сила договорного положения, с тем чтобы придать некоторое единообразие законам в ее стране, а также единообразие в мировом масштабе.

66. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что в действительности проблема заключается в предусмотренной в пункте 3 коллизии норм права, поскольку, если конвенцией подразумевается, что для права продажи имеет значение закон, должно применяться национальное законодательство, которое подпадает под действие международного документа. Когда существует право продажи, наиболее важным вопросом является то, каким образом осуществляется продажа груза, а именно частным образом или публично. Поскольку такие вопросы не могут быть охвачены конвенцией, исключение пункта 3 устранило правила коллизии норм права; это не поможет включить право продажи в национальное законодательство.

67. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что второе предложение пункта 3 не отражает заявления, которое было сделано в статье в Journal of Maritime Law and Commerce, на которое он сослался ранее, а именно то, что ЮНСИТРАЛ согласился, что уже маркированные контейнеры, владельцами которых являются арендодатели третьей стороны, не подлежат продаже. В предложении лишь указывается, что предшествующее предложение не применяется.

68. Прежде чем Комитет проголосует по предложению его делегации в отношении статьи 10 (3), он бы хотел знать, по какому принципу будет голосовать Комитет: либо по общему исключению права продажи в отношении контейнеров; либо по вопросу о том, что в отношении контейнеров следует применять общие правила коллизии норм права, а в отношении любого другого движимого имущества следует применять общее правило коллизии норм права, в котором указывается место нахождения груза.

69. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, исходя из того, что предшествовало возникновению пункта 3 статьи 10, очевидно, что данное положение закрепляет общую норму права; так, первое предложение содержит общую норму, признающую, что оператор имеет право на продажу груза, в отношении которого он уже осуществил свое право удержания. Поэтому данное положение не может быть истолковано как правило коллизии норм права. Он сомневается в том, что какое-либо государство, представленное на Конференции, пожелает, чтобы оператор, который осуществляет свое право удержания груза, не смог осуществлять право его продажи и, следовательно, желало бы, чтобы имеющийся текст игнорировался. Если ссылка на закон государства, где расположен груз, строго не обязательна, ее можно исключить.

70. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что его делегация не может согласиться с исключением ссылки, поскольку тогда конвенция будет находиться в прямом противоречии с некоторыми конституционными положениями Мексики.

71. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что в случае федерального государства, состоящего из 50 штатов, ссылка на применимое законодательство, видимо, не может иметь унифицированного действия.

72. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что если в конвенции четко указано, что оператор имеет право на продажу, то унификация национальных законодательств представляет собой весьма сложную задачу. Если Комитет проголосует против предложения Германии об исключении пункта 3, то, без сомнения, в текст Комиссии потребуется внести некоторые поправки. Он согласен с предложением Председателя о том, что, возможно, следует рассмотреть вопрос о том, следует ли Комитету сохранять ссылку на закон государства, где расположен груз.

73. Г-жа ЗАВИТОСКИ (Соединенные Штаты) говорит, что ее делегация поддерживает мнение Председателя о том, что если пункт 3 будет сохранен, то фразу "в пределах, допускаемых правом государства, где находится груз", можно исключить.

74. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что он не считает, что на его вопрос в отношении толкования второго предложения дан исчерпывающий ответ. Как судья он считает, что любой судья, которому предстоит решать дело на основе текста только этого предложения без ссылки на историю вопроса, не будет точно знать, как толковать первую часть этого предложения.

75. Г-н МЕЩЕРЯК (Украинская Советская Социалистическая Республика) говорит, что, несомненно, предложение Германии имеет определенные преимущества и заслуживает внимательного изучения. Вместе с тем проблемы, поднимаемые в нем, могут быть решены, если текст пункта будет сформулирован более понятно, но вместе с тем, по мнению его делегации, имеющийся текст является достаточно гибким и сбалансированным.

76. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) говорит, что если пункт 3 будет исключен, то продажа удерживаемого груза будет невозможна, поскольку об этом не будет упоминания. Поэтому было бы логично исключить пункт 4, который вытекает из положения, содержащегося в пункте 3.

77. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Германии об исключении пункта 3 статьи 10 (A/CONF.152/C.1/L.16).

78. Предложение отклоняется 21 голосом против 9 при 3 воздержавшихся.

79. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что Комитет может теперь принять решение о том, следует ли вносить поправки в пункт 3; делегации могут рассмотреть возможность исключения фразы "в пределах, допускаемых правом государства, где находится груз", хотя он осознает, что это создаст серьезные проблемы для ряда государств, включая Мексику.

80. Г-н ШРОК (Германия), выступая по порядку ведения заседания, просит, чтобы все поправки, предлагаемые по пункту 3, распространялись в письменной форме до обсуждения.

Заседание закрывается в 17 час. 35 мин.

13-е заседание

Четверг, 11 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРОДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.13

РАСМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 10 (окончание) (A/CONF.152/C.1/L.15, L.54)

1. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, ссылаясь на обсуждение в конце предыдущего заседания статьи 10(3), и в частности фразы о праве государства, где находится груз, говорит, что хотя такая ссылка на национальное право и не способствует установлению единообразия правовых норм, что предусматривается конвенцией, ее исключение приведет к возникновению в некоторых государствах проблем конституционального характера. С другой стороны, другие государства, которые, возможно, и считают, что включать эту фразу необязательно, по крайней мере не рассматривают ее как явно неприемлемую. Учитывая все это, он намерен закрыть обсуждение этого вопроса.
2. Г-н ОТИЙ (Япония) говорит, что он полностью поддерживает точку зрения, выраженную Председателем. Исключение из текста фразы "в пределах, допускаемых правом государства, где находится груз" позволит интерпретировать его как разрешающий оператору осуществлять свое право безусловной продажи груза, что многими государствами рассматривается как неприемлемое.
3. Г-н УРЗИК (Марокко), представляя предложение своей делегации относительно статьи 10(3) (A/CONF.152/C.1/L.54), говорит, что цель предложения заключается в уточнении вопроса, никак не определяемого в других положениях конвенции, а именно в уточнении юридического статуса порожних контейнеров на транспортном терминале, которые, в соответствии с целями конвенции, следует считать грузом.
4. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что статья 10(3) в своем нынешнем виде разрешает оператору продавать контейнеры только в случае требований о возмещении стоимости ремонта или усовершенствования контейнеров. Насколько он понимает, данное предложение направлено на то, чтобы считать пустые контейнеры грузом, и в том случае оператор сможет осуществить свое право на их удержание.
5. Г-н УРЗИК (Марокко) подтверждает такое толкование.
6. Г-н ВУЛЛИ (Ассоциация арендодателей в международных контейнерных перевозках), выступая с разрешения Председателя, говорит, что предложение Марокко вряд ли может быть приемлемым по двум причинам. Во-первых, с его точки зрения, не может быть и речи о праве продажи контейнеров, пустых или полных, поскольку они принадлежат стороне, не принимающей участия в споре. Во-вторых, могут возникнуть осложнения в связи с определением порожних контейнеров как груза в соответствии с целями конвенции. В странах мира насчитывается около тысячи промышленных складов, на которых обычно хранятся пустые контейнеры. Если пустые контейнеры определять как груз, то возникает реальная угроза того, что такие склады будут рассматриваться как контейнерные терминалы. В настоящее время отношения между такими складами и компаниями по аренде и судоходными линиями основываются на договорных началах.

7. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что если рассматривать пустые контейнеры как груз, то это может привести к возникновению многих проблем, затрагивающих не только интересы заказчика, но и третьей стороны. Поэтому он не считает возможным поддержать это предложение.
8. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) говорит, что он также не может поддержать это предложение по тем же причинам, что и представитель Китая.
9. Г-н УРЗИК (Марокко) соглашается с тем, что этот вопрос затрагивает интересы третьей стороны, однако спрашивает, каким образом оператор может компенсировать свои расходы, если контейнеры не будут затребоваться ни владельцем, ни лицом, правомочным осуществить их доставку. Он прекрасно понимает позицию Ассоциации арендодателей в международных контейнерных перевозках. Его делегация хотела прояснить ситуацию, не охватываемую конвенцией, однако на проведении голосования по этому вопросу настаивать не будет.
10. Представляя предложение своей делегации относительно статьи 10(4), он говорит, что цель этого предложения заключается в обеспечении для оператора возможности выбора одного из трех лиц, в отношении которого он должен предпринять "разумные усилия, с тем чтобы уведомить его о намеченной продаже", вместо того, чтобы уведомлять об этом всех трех лиц, а именно: владельца груза, лицо, от которого оператор получил его, и лицо, правомочное принять груз от оператора, как это предусматривается в существующем варианте текста.
11. Г-н МОРАН (Испания) полагает, что предложение Марокко может ущемить права владельца груза, поскольку уведомляться о продаже он не будет. В существующем варианте текста совершенно справедливо указывается, что необходимо предпринять "разумные усилия", с тем чтобы уведомить его; например, это может означать направление ему сообщения по телефаксу. Он не видит возможности поддержать предложение Марокко.
12. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик), отмечая, что в соответствии с существующим текстом оператор должен уведомить все три лица, говорит, что, не уведомление одного из них может означать, что оператор не может продать груз, поскольку он не выполнил все свои обязательства по конвенции. Однако практически такое положение является неприемлемым; в любом случае, подобное толкование пункта 4 является неверным, так как в нем речь идет только о "разумных усилиях". Если, например, оператор не знает адреса одного или даже двух из этих лиц, но направил информацию третьему лицу, это будет означать принятие разумных усилий по уведомлению, и в этом случае оператор будет иметь право на продажу груза. Другими словами, такая возможность уже заложена в самом тексте данного положения. Поэтому изменять существующий текст необходимости нет.
13. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) соглашается с мнением представителя Испании о том, что целесообразно сохранить существующий текст пункта 4.
14. Г-н ТАРКО (Австрия) говорит, что продажу груза следует рассматривать как крутую меру. В этом случае оператор должен уведомить всех заинтересованных лиц. По его мнению, слова "разумные усилия" являются гибкой и удовлетворительной формулировкой. Если адрес какого-либо лица не известен, то достаточным можно считать "разумные усилия" связаться с ним.
15. Г-н ШРОК (Германия) полностью поддерживает замечания, сделанные представителем Австрии. По своему существу, статья 10(3) превращает право удержания в залоговое право, юридические последствия которого будут заключаться в том, что оператор сможет, вероятно, продать груз даже в том случае, если он не является собственностью заказчика. Соответственно, оператор должен по крайней мере предпринять разумные усилия, с тем чтобы уведомить фактического владельца груза. И если груз дорогостоящий, то совершенно необходимо, чтобы его владелец был проинформирован о предстоящей продаже.
16. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать предложение Марокко, касающееся статьи 10(4) (A/CONF.152/C.1/L.54).
17. Предложение отклоняется 21 голосом против 2 при 6 воздержавшихся.
18. Г-жа ЗАВИТОСКИ (Соединенные Штаты), представляя поправку Соединенных Штатов к статье 10 (A/CONF.152/C.1/L.15), говорит, что предложение ее делегации предусматривает применение обеспечительных прав в случае невостребованного или бесхозного груза в связи с причитающимися оператору неоплаченными издержками или его требованиями. Это предложение направлено на решение вопроса о том, как долго оператор должен ждать, прежде чем осуществить свое обеспечительное право на такой груз и приступить к процессу уведомления и продажи, упоминаемому в статье 10(3) и (4). В предложении предусматривается установление определенного периода времени, после которого груз будет считаться бесхозным. Без подобного положения этот период будет определяться национальным или местным законодательством

и в разных странах будет различным. Данное положение позволит ясно и недвусмысленно определить, когда груз может считаться покинутым для целей осуществления обеспечительных прав. Хотя ее делегация предлагает добавить новый пункт 5 и переместить второе предложение пункта 3 в новый пункт 6, она надеется, что при голосовании по этому вопросу во внимание будет приниматься принцип, лежащий в основе данного предложения. Если принцип будет принят, то в этом случае Редакционному комитету необходимо будет поручить отредактировать текст предложения и решить вопрос о том, в какое место статьи 10 следует лучше всего поместить измененный текст.

19. Г-н РОМАН (Бельгия), отмечая, что его делегация представила аналогичное предложение, касающееся периода ответственности по статье 3, полностью поддерживает предложение Соединенных Штатов.

20. Г-н ТАРКО (Австрия) высказывает некоторые сомнения относительно последствий включения предлагаемого нового пункта (5) в статью 10. Как было разъяснено представителем Соединенных Штатов, оператор сможет по прошествии определенного периода времени рассматривать груз как "покинутый". В соответствии с законодательством его страны, термин "покинутый" означает, что груз передается непосредственно оператору, который может затем поступать с ним по своему усмотрению. Его делегация сочтет возможным поддержать это предложение, если оно будет сформулировано таким образом, что абандон будет означать не свободу действий оператора, а лишь начало процесса на получение права продажи груза.

21. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) полагает, что период ответственности, по прошествии которого оператор может считать груз покинутым, является слишком коротким, и поэтому он хотел бы узнать, сколько дней можно считать разумным периодом. Предложение в принципе является приемлемым, однако его необходимо тщательно отредактировать.

22. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что его делегация придерживается той точки зрения, что предложение Соединенных Штатов по своему существу уже вытекает из статьи 3, поскольку слова "предоставление в распоряжение" предполагают направление уведомления и контакт с каким-либо лицом по принятии груза. Если заказчик и лицо, правомочное принять груз, не делают этого, то в этом случае оператор будет вправе продать его. Другими словами, единственным новым элементом в предложении Соединенных Штатов является необходимость указать период времени, по прошествии которого это можно будет сделать. По мнению его делегации, нет необходимости указывать какой-либо конкретный период, так как в этом случае положение может утратить свою гибкость, лучше предоставить оператору самому решать этот вопрос с учетом обстоятельств. Он согласен с представителем Австрии относительно того, что понятие "абандона" может привести к осложнениям. Однако он мог бы поддержать это предложение, поскольку не считает данный вопрос существенным.

23. Г-н ОТИАЙ (Япония) говорит, что операторы терминалов, которые в определенной степени оказываются из-за этого в невыгодном положении, должны быть защищены правом на продажу груза. Поэтому его делегация не может поддержать предложение Соединенных Штатов.

24. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что заказчики часто не востребуют свой груз и отказываются от него. Предложение Соединенных Штатов решает данный вопрос разумным образом и поэтому его делегация поддерживает его.

25. Г-жа ЗАВИТОСКИ (Соединенные Штаты), отвечая на вопрос ПРЕДСЕДАТЕЛЯ, говорит, что такой период времени мог бы составлять 90 дней. Однако ее делегация готова рассмотреть альтернативные предложения.

26. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что его делегация поддерживает предложение Соединенных Штатов, которое, по его мнению, вносит в положение элемент определенности. Что касается замечаний представителя Швеции, то он отмечает, что период ответственности, о котором идет речь в статье 3, является достаточно неопределенным.

27. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия) говорит, что предложение Соединенных Штатов скорее создает проблемы, чем решает их.

28. Г-н ХРИСТОВ (Болгария) полагает, что предложение Соединенных Штатов заслуживает поддержки.

29. Г-жа СКОВБИ (Дания) говорит, что ее делегация полностью поддерживает предложение Соединенных Штатов.

30. Г-н ПАМБУ-ЧИВУНДА (Габон) говорит, что всем известна проблема нехватки места в бухтах и портах в связи с тем, что заказчики несвоевременно востребуют свой груз. Тем не менее его

делегация испытывает некоторые сомнения в целесообразности включения предложения Соединенных Штатов в проект конвенции. Прежде всего в статье 3 еще не дано определения продолжительности периода ответственности и поэтому трудно указать точку во времени, начиная с которой оператор будет правомочен продавать груз или распоряжаться им. Во-вторых, следует также учитывать различный уровень развития стран, участвующих в международной торговле. Некоторые страны, такие, например, как страны, не имеющие выхода к морю, полностью зависят от других стран и им будет затруднительно принять обязательное правило крайнего срока, после которого операторы терминалов будут иметь возможность продавать груз или распоряжаться им. Если эти моменты можно было бы учесть, то его делегация, возможно, и поддержит данное предложение.

31. Г-н ФРАНКОНИ (Аргентино-уругвайский институт торгового права), выступая с разрешения ПРЕДСЕДАТЕЛЯ, считает, что Комитету не следует принимать предложение Соединенных Штатов. В национальном законодательстве, с которым он достаточно хорошо знаком, проводится четкое различие между процедурой применения права удержания и процедурой, применяемой в связи с бесхозностью или отказом от собственности. В последнем случае необходимо получение санкции судебной инстанции, которая определяет, истек ли фактически период времени, необходимый для принятия решения о том, является ли груз бесхозным.

32. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что статья 3 имеет мало общего с вопросом, затрагиваемым в предложении Соединенных Штатов, поскольку это предложение направлено на определение периода ответственности. В нем делается попытка установить конечный срок, после которого оператор терминала не будет более нести ответственность за утрату груза или за нанесение ему ущерба, так как он к этому времени выполнит свои контрактные обязательства. Это не означает, что после этого груз будет рассматриваться как покинутый, скорее груз будет находиться на терминале под ответственность заказчика. Если никто не явится на терминал, не представит уведомления или объяснения о причине отсутствия заказчика, то в этом случае, рано или поздно, груз будет считаться покинутым. Если заказчик не сможет прибыть в силу форс-мажорных обстоятельств на терминал для того, чтобы забрать свой груз и представляет в этой связи уведомление, то предлагаемый Соединенными Штатами пункт 5 применяться не будет.

33. Что касается ситуации, при которой по истечении определенного времени груз рассматривается бесхозным, так как заказчик не забрал его или не представил какого-либо уведомления оператору терминала, то возникает вопрос, следует ли Комитету решать, что является разумным периодом времени, или же предоставить это на усмотрение национального законодательства. Вопрос этот предпочтительно решать однозначно, и, по его мнению, предложение Соединенных Штатов можно использовать в качестве основы для дальнейшей работы.

34. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран) говорит, что ввиду трудностей, которые возникнут для развивающихся стран в связи с предложением Соединенных Штатов, его делегация не считает возможным поддержать его.

35. Г-н РОМАН (Бельгия) полагает, что предложение Соединенных Штатов о 90-дневном периоде является разумным. Однако в случае возникновения особых обстоятельств, например ненастных погодных условий, следует предусмотреть возможность продлить этот период на время между моментом представления требований на груз и моментом, когда груз забирается. Однако его делегация не может согласиться с тем, чтобы груз все время оставался на терминале, даже под ответственность заказчика.

36. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что предложение Соединенных Штатов направлено на решение серьезной проблемы. Ключевым является то, сколько дней может пройти после представления уведомления до того, как груз будет считаться покинутым. Если этот период будет слишком коротким, то могут пострадать интересы владельцев, которые не смогли забрать груз раньше в связи с объективными факторами, а не по субъективным причинам. Особые трудности в этой связи возникнут для развивающихся стран. Хотя имеются высказывания в пользу установления 90-дневного периода, вопрос заключается в том, может ли его применение носить универсальный характер. Учитывая все это, он полагает, что решение данного вопроса целесообразно предоставить на усмотрение самих правительств.

37. Г-н РОЖАНАФРУК (Таиланд) отмечает, что период в 90 дней, предлагаемый Соединенными Штатами, после которого груз будет рассматриваться как покинутый, представляет собой период, в течение которого груз должен быть востребован, но не забран. По его мнению, этот период является достаточным, однако, учитывая различия национального законодательства в разных странах, возможно, следовало бы добавить фразу "в разумный период времени" и предоставить отдельным правительствам самим определять длительность этого периода.

38. Г-н ШРОК (Германия) разделяет мнение представителя Италии о том, как следует толковать текст статьи 3. В случае если Комитет примет решение об установлении конкретного срока, то

он не должен превышать трех месяцев, поскольку там, где дело касается прав собственности, лучше всего действовать осмотрительно.

39. Г-н ФИЛИПОВИЧ (Югославия) говорит, что, хотя данное предложение является интересным, принять решение о конечном сроке, которое удовлетворит все государства, будет трудно, а может быть, и невозможно. Он предлагает предоставить оператору терминала, на котором находятся грузы, самому устанавливать срок с учетом таких факторов, как площади склада и местные погодные условия.

40. Г-н АСТАПЕНКО (Белорусская Советская Социалистическая Республика) говорит, что обсуждение показывает, что предложение Соединенных Штатов вряд ли получит всеобщее признание, поскольку оно связано с рядом проблем, в частности проблемой конечного срока. Мысль о том, что в конце определенного периода времени оператор получит право предъявить требование на груз, уже отражена в существующем тексте статьи 10, и он поддерживает точку зрения о том, что в таком случае должно применяться национальное законодательство страны, в которой находится груз.

41. Г-н НАОР (Израиль) согласен с тем, что данный вопрос следует отнести к прерогативе национального законодательства. Как только груз начинают считать покинутым, он фактически приобретает другой юридический статус.

42. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) говорит, что обсуждение показало, что существует значительная неопределенность относительно того, каким образом данное предложение следует рассматривать с юридической точки зрения. Попытаться охватить ряд различных фактических ситуаций одним общим правилом представляется нереальным. Поэтому его делегация от голосования данного предложения воздержится.

43. Г-н СУЛЕЙМАН (Нигерия) говорит, что в его стране уже существуют предписания, предусматривающие распоряжение покинутым грузом: по прошествии трех месяцев в официальной газете публикуется уведомление о грузе, что означает, что груз должен быть передан получателю. Как правило, около 75 процентов подобных грузов владельцами востребуются.

44. Г-н РУСТАНД (Швеция), отвечая представителю Италии, говорит, что он не имел в виду, что статья 3 уже затрагивает поднятый Соединенными Штатами вопрос, а что юридическое понятие передачи груза в распоряжение лица, правомочного принять его, дает оператору возможность избавиться от груза. Если заказчик не забирает груз в течение определенного периода времени, то стоимость хранения груза возрастает и оператор может использовать свое право удержания и продажи груза. Таким образом, интересы оператора оказываются в достаточной степени защищенными и нет никакой необходимости вводить понятие абандона груза. Данное предложение не вызвано необходимостью и может привести к утрате гибкости.

45. Г-жа ЗАВИТОСКИ (Соединенные Штаты) считает, что период в 90 дней является достаточным для обеспечения определенной степени безопасности для операторов терминалов, участвующих в международной торговле. Данный период может применяться только по истечении срока, в течение которого оператор согласился хранить груз. Даже по прошествии 90 дней в течение какого-то времени будут действовать положения, касающиеся представления уведомления и продажи. Конечный срок будет устанавливаться для востребования данного груза, а не для принятия этого груза от оператора. Если некоторые делегации испытывают трудности со словом "покинутый", то ее делегация готова рассмотреть альтернативный вариант, который будет предложен Редакционным комитетом.

46. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать первое из двух предложений Соединенных Штатов (A/CONF.152/C.1/L.15).

47. Предложение отклоняется 12 голосами против 11 при 9 воздержавшихся.

48. Г-жа ЗАВИТОСКИ (Соединенные Штаты) говорит, что следующее предложение ее делегации о внесении поправки в статью 12 (A/CONF.152/C.1/L.18) утрачивает смысл. Ее делегация снимает свое второе предложение об изменении статьи 10 (A/CONF.152/C.1/L.15).

49. Статья 10 утверждается.

Статья 11 (A/CONF.152/C.1/L.41, L.46, L.52)

50. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко), представляя предложение своей делегации (A/CONF.152/C.1/L.52), говорит, что в каждом пункте статьи 11 говорится о "передаче" груза, а не о "предоставлении его в распоряжение" лица, правомочного принять его. В связи с этой формулировкой возникает ряд вопросов: например, что произойдет с грузом в случае неявики

заказчика, если оператор передал груз в его распоряжение, и, таким образом, перестал нести ответственность за груз? Какой срок будет применим в такой ситуации?

51. Пункты 1 и 2 в своей настоящей редакции весьма ущемляют интересы оператора, так как они позволяют заказчику по получению груза заявить претензию по поводу состояния, в котором груз был получен, и потребовать компенсацию, представив всего лишь уведомление в течение определенного периода времени. Заказчик может даже предъявить оператору иск за скрытый ущерб после того, как груз был получен конечным получателем при условии, что уведомление делается в течение 15 дней с момента прибытия груза. Данные пункты следует изменить так, чтобы предусмотреть отсчет периода подачи уведомления с даты, когда заказчик признает груз своим, хотя он по-прежнему находится в распоряжении оператора. Любое такое уведомление должно сопровождаться расследованием обстоятельств причинения заявляемого ущерба со стороны заказчика и, соответственно, оператора, пока груз еще находится на складе в распоряжении оператора. Лицо, уполномоченное принять груз, сможет в любом случае удостоверить любую утрату или повреждение груза во время его передачи.

52. С ее точки зрения, физическая передача груза освобождает оператора от обязательства по сбережению груза и, таким образом, он перестает нести ответственность за какое-либо повреждение или утрату, происшедшую после вывоза груза с территории склада порта. Периоды, установленные для представления уведомления со стороны заказчика в соответствии с пунктом 2, являются слишком большими, что может привести к выдвиганию против оператора неограниченных претензий. Пункт 3 не предусматривает подтверждения участия оператора в осмотре или проверке груза.

53. Предлагаемая поправка к пункту 5 статьи 11 заключается в том, чтобы включить в текст пункта слова "предоставления его в распоряжение лица, уполномоченного принять его". Аналогичные формулировки встречаются в пунктах 3 и 4 статьи 5, принятой Комитетом, поэтому ее делегация считает необходимым согласовать текст проекта конвенции.

54. Что касается предложения включить слово "перевозчик" в текст пункта 4, то она говорит, что параллель между статьей 11(4) рассматриваемого проекта и статьей 19(4) Гамбургских правил будет необоснованной в силу различного характера соответствующих контрактов. Осмотр и сверка грузов могут проводиться должным образом только с участием лица, осуществившего складирование груза, или, другими словами, перевозчика или его представителя.

55. В заключение она обратила внимание на комментарий общего характера, содержащийся в первом пункте предложения ее делегации, о том, что статья 11, за исключением, возможно, пункта 4, не имеет какого-либо разумного обоснования, в связи с чем её следует исключить.

56. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что предварительное предложение делегации Марокко об исключении статьи 11, кроме пункта 4, поддержки не получило, предлагает Комитету рассмотреть эти поправки, касающиеся пунктов 1, 2, 3 и 5 статьи 11 (A/CONF.152/C.1/L.52).

57. Г-н СОЛИМАН (Египет) говорит, что он поддерживает поправки в целом и особенно поправку, относящуюся к статье 11(1).

58. Предложение Марокко, касающееся статьи 11(1), (2), (3) и (5), отклоняется 18 голосами против 4 при 11 воздержавшихся.

59. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко) выражает сожаление в связи с тем, что ни одна из делегаций, проголосовавших против данного предложения, не сочла возможным высказаться по мотивам голосования.

60. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть предложение Марокко, касающееся пункта 4 статьи 11 (A/CONF.152/C.1/L.52, пункт 2).

61. Г-н БОНЕЛЛИ (Италия) говорит, что он считает предложение о включении в текст упоминания о перевозчике полезным и поддерживает его. Однако он не может согласиться с тем, чтобы включить в текст данного пункта фразу "в месте хранения или каком-либо другом месте, определенном на основе взаимного согласия".

62. Г-жа СКОВВИ (Дания) говорит, что упоминание о перевозчике не является необходимым, поскольку следует надеяться, что перевозчик будет идентичен "лицу, уполномоченному принять груз". Что касается предлагаемого дополнения в конце пункта, она считает такое добавление необоснованным, вносящим только путаницу.

63. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство) говорит, что он разделяет точку зрения делегации Италии по обоим аспектам данного предложения. Он предлагает проголосовать их отдельно.

64. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что он, со своей стороны, усматривает некоторые преимущества в присутствии перевозчика во время осмотра и сверки груза.
65. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что в своем нынешнем виде этот пункт является вполне приемлемым и упоминать в нем перевозчика необязательно.
66. Г-жа ПЬЯДЖИ ДЕ ВАНОССИ (Аргентина) говорит, что, по ее мнению, первая часть предложения является приемлемой, однако она не может поддержать вторую часть.
67. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что он готов поддержать обе части предлагаемой Марокко поправки.
68. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что, понимая направленность первой части предложения, он тем не менее скорее всего воздержится от голосования, так как в рассматриваемом проекте предусматривается регулирование взаимоотношений между оператором и заказчиком, поэтому он не должен включать какие-либо положения, касающиеся перевозчика.
69. Г-н ИЛЬЕСКАС (Испания) говорит, что он выступает против второй части предложения Марокко, которая налагает неоправданное ограничение на прерогативу заказчика решать, где следует проводить осмотр и сверку груза. К первой части предложения он относится с большим одобрением, так как возможен гипотетический случай, когда лицо, правомочное принять груз, не является перевозчиком.
70. Г-н ОТИАЙ (Япония) говорит, что он выступает против обеих частей данной поправки. Если перевозка груза осуществляется по нескольким контрактам, то установить идентичность упоминаемого перевозчика может быть весьма трудно.
71. Г-н СУЛЕЙМАН (Нигерия) говорит, что он поддерживает данное предложение, так как перевозчик играет центральную роль в операции по выгрузке груза на берег.
72. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко), отвечая на замечания представителя Дании, говорит, что в соответствии с Гамбургскими правилами перевозчик, передавший груз оператору, освобождается от своих обязательств и не может более определяться как "лицо, уполномоченное принять груз" в целях его осмотра и сверки. Отвечая представителю Японии, она говорит, что перевозчик, упоминаемый в предложении, является как бы последним звеном в цепи, или, другими словами, как раз тем лицом, которое передает груз оператору.
73. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать первую часть предложения Марокко, касающуюся статьи 11(4) (A/CONF.152/L.52), а именно о включении слова "первозчик" во вторую строку пункта.
74. Предложение принимается 17 голосами против 11 при 6 воздержавшихся.
75. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать вторую часть предложения, а именно о включении слов "в месте хранения или каком-либо другом месте, определенном на основе взаимного согласия" в конце пункта.
76. Предложение отклоняется 19 голосами против 5 при 9 воздержавшихся.
77. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Советский Союз) говорит, что упоминание перевозчика в статье 11(4) никоим образом не затрагивает статью 15, которая должна еще обсуждаться Комитетом. Кроме того, новая формулировка не предусматривает обязательного присутствия перевозчика; неучастие перевозчика не может затронуть интересы оператора или лица, правомочного принять груз.
78. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ соглашается с этой точкой зрения. Принятая поправка не предполагает необходимости каких-либо изменений текста статьи 15 данного проекта или транспортных конвенций. Хотя перевозчик принимает на себя обязательство сотрудничать с оператором и лицом, правомочным принять груз, неисполнение с его стороны этого обязательства не будет являться препятствием для осмотра и сверки груза.
79. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) также поддерживает сказанное советским представителем.

Совещание закрывается в 12 час. 40 мин.

14-е заседание

Четверг, 11 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.14

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 11 (окончание) (A/CONF.152/C.1/L.41, L.46, L.52)

1. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что на предыдущем заседании он проголосовал против предложения Марокко о внесении поправки в пункт 4 статьи 11. Цель пункта 4 в первоначальном варианте заключается в обеспечении того, чтобы оператор и его заказчик предоставили друг другу разумные возможности для определения фактической или предполагаемой утраты или повреждения груза. Включение понятия перевозчик может создать серьезные проблемы. Неясно, какого рода возможности перевозчик может предоставить или почему он должен предоставлять их. Его юридическое положение будет неясно; требование, обязывающее его предоставить такие возможности, может поставить его в очень сложное положение. Поэтому принятие данной поправки комитетом вызывает у его делегации серьезную обеспокоенность.

2. Г-н ГОККАЯ (Турция), представляя предложение по пункту 2 статьи 11, содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.54, говорит, что его делегация не имеет возражений в отношении других пунктов статьи 11 или в отношении требования о том, чтобы в случае очевидной утраты или повреждения оператору направлялось уведомление в течение трех рабочих дней. В случае утраты или повреждения, которые не являются очевидными, срок в шестьдесят дней для направления уведомления, который предусмотрен в пункте 2, является очень продолжительным. Его делегация понимает, что период до открытия груза и обнаружения утраты или повреждения может быть относительно длительным, но даже при этом она считает, что для надлежащего уведомления в обоих случаях достаточно предусмотреть соответственно не 15, а 7 дней и не 60, а 30 дней. Его делегация считает, что, когда заказчик получает груз, первой его обязанностью является проверка его состояния. Для успешной торговли требуется коммерческая надежность, которой будет нанесен ущерб в том случае, если будет предусмотрен такой длительный срок для уведомления о повреждении. Следует учитывать права оператора терминала, а также права заказчика, и в связи с этим в статье следует предусмотреть более короткий срок уведомления.

3. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Турции (A/CONF.152/C.1/L.46).

4. Предложение отклоняется 22 голосами против 4 при 9 воздержавшихся.

5. Г-н ФУСАМУРА (Япония) представляет предложение своей делегации по пункту 2 статьи 11 (A/CONF.152/C.1/L.41). На одиннадцатой сессии Рабочей группы по международной договорной практике было достигнуто согласие о том, что используемый в данном пункте термин "конечный получатель" будет означать лицо, которое может произвести осмотр груза (A/CN.9/298, пункт 69). Его делегация считает, что в статье следует отразить такое понимание. Можно сказать, что оно очевидно из имеющегося текста, однако четкое положение по данному вопросу будет, тем не менее, полезным.

6. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что если предложение Японии рассматривать буквально, то его делегация не будет возражать против него, даже несмотря на то, что он считает его излишним. Слова "конечный получатель" были включены в проект специально, поскольку считается, что такой получатель является лицом, которое может произвести осмотр груза. Вместе с тем он опасается, что реальная цель предложения Японии заключается в включении формулировки, которая может быть понята как условие, означающее "при условии, что он может произвести его осмотр". Если речь идет об этом, то его делегация не сможет поддержать данное предложение. Необходимо допустить, что конечный получатель будет в состоянии произвести осмотр груза и временной предел должен начинаться с момента, когда груз поступает к нему.

7. Г-н РУСТАНД (Швеция) согласен с представителем Италии. В предыдущем варианте проекта конвенции делалась ссылка на "конечное место назначения" груза. Данный термин был сочтен двусмысленным, и с целью его уточнения было решено использовать слова "конечный получатель" при понимании, упомянутом Японией. Таким образом, из истории вопроса ясно, что означает данный термин и его делегация не поддерживает его расширения.

8. Г-н ШРОК (Германия) присоединяется к мнениям, изложенным представителями Италии и Швеции. Добавление формулировки в соответствии с предложением Японии может привести к пониманию, что некоторые конечные получатели могут производить осмотр груза, а некоторые не могут, что может привести к судебному разбирательству. Если предполагается, что конечный получатель в соответствии с определением в состоянии производить осмотр груза, то предложение Японии не является важным дополнением.
9. Г-н ФУСАМУРА (Япония) говорит, что он снимет данное предложение, если толкование его делегации будет подтверждено Комитетом и Комитет не сочтет четкую ссылку на способность производить осмотр груза необходимой.
10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что временной предел в 60 дней является общим ограничением для представления уведомления. По прошествии этого срока оператор терминала не должен нести ответственность, независимо от того, уведомил ли он лицо, способное произвести осмотр груза.
11. Г-н ФУСАМУРА (Япония) снимает данное предложение.
12. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что если нет возражений, то он будет считать, что Комитет подтверждает формулировку статьи 11, содержащуюся в документе A/CONF.152/5, с поправками, внесенными на предыдущем заседании, и передает ее Редакционному комитету.
13. Предложение принимается.

Статья 12 (A/CONF.152/C.1/L.17, L.47, L.53, L.58)

14. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что предложения, представленные по пункту 1 статьи 12 делегациями Турции (A/CONF.152/C.1/L.47) и Марокко (A/CONF.152/C.1/L.53) являются по существу идентичными. Обе делегации предлагают сократить срок исковой давности с двух лет до одного года.
15. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко) говорит, что в тексте Комиссии был предусмотрен двухлетний период главным образом в интересах морских транспортных операций и портовых терминалов. Она считает, что цель заключалась в том, чтобы проект конвенции привести в соответствие с Гамбургскими правилами.
16. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что он готов поддержать данное изменение. Не следует забывать о том, что хотя Гамбургские правила предусматривают срок в два года, другие транспортные конвенции, как правило, предусматривают срок в один год. Последний будет более подходящим для транспортных терминалов, которые обслуживают главным образом сухопутный транспорт.
17. Г-н ХОРНБИ (Канада) поддерживает предложение об изменении срока исковой давности. Как правило, к перевозчикам применяется срок в один год, и руководящий принцип конвенции заключается в том, что отношение к операторам транспортных терминалов должно быть не менее благоприятным, чем к перевозчикам.
18. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) сожалеет, что его делегация не может поддержать предлагаемое изменение. В Гаагских правилах, принятых в 1924 году, устанавливается срок в один год, однако в Гамбургских правилах, принятых в 1978 году, и в Конвенции о смешанных перевозках, принятой в 1980 году, предусматриваются два года. При подготовке существующего текста во внимание принимались результаты конференций, на которых были приняты Гамбургские правила и Конвенция о смешанных перевозках: ряд стран, включая Соединенные Штаты, сочли срок исковой давности в один год достаточным, однако ряд развивающихся стран возразили, что один год не отвечает интересам грузоотправителей в развивающихся государствах. Было приведено достаточно примеров в поддержку решения о выборе двухлетнего периода. Он считает, что к конвенции следует применить аналогичный подход.
19. Г-н РУСТАНД (Швеция) согласен с представителем Соединенных Штатов в том, что нет необходимости сократить срок исковой давности. Возможны случаи, при которых юридические меры предшествуют судебному разбирательству; сокращение срока окажет давление на стороны, которые могут пожелать разрешить спор миролюбиво, без обращения в суд. Его делегация поддерживает сохранение срока в два года в интересах стран, для которых более короткий период создает трудности.
20. Г-н ЛАВИНЬЯ (Филиппины) говорит, что его делегация разделяет мнение, высказанное представителем Соединенных Штатов. Правило двух лет в большей степени отвечает интересам развивающихся стран. Поэтому следует сохранить двухлетний срок исковой давности.

21. Г-жа СИСУЛА-ТУЛОКАС (Финляндия) согласна, что следует сохранить двухлетний срок.
22. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что двухлетний срок соответствует Гамбургским правилам и Конвенции о смешанных перевозках и поэтому его следует сохранить. Ряд будущих сторон конвенции, возможно, не примут его, если этот срок будет сокращен до одного года.
23. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению о сокращении срока исковой давности, предусмотренного в статье 12(1), с двух лет до одного года.
24. Предложение отклоняется 19 голосами против 10 при 5 воздержавшихся.
25. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко) представляет предложение своей делегации по пункту 5 статьи 12, содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.53. С учетом решения Комитета было бы более уместным сохранить базовый срок исковой давности в два года. Регрессный иск в соответствии с конвенцией сопряжен с трудностями. Во-первых, существует проблема ущерба, которая имеет отношение как к перевозчику, так и к оператору терминала; между перевозчиком, который передает на хранение груз, и оператором, который принимает его в свое распоряжение обязательно должны быть налажены взаимоотношения. Во-вторых, попытка установить соответствующую ответственность перевозчика и оператора за соответствующее действие сопряжена с трудностью получить необходимое подтверждение ввиду характера перехода груза из одних рук в другие. В-третьих, в соответствии с контрактом получатель вынужден возбуждать иск против перевозчика, причем оператор рассматривается лишь в качестве посредника; возбуждение иска только против оператора обеспечит лишь частичную защиту интересов получателя, поскольку оператор может только нести ответственность за утрату или ущерб, к которым он имеет непосредственное отношение.
26. Первоначально предложенное ее делегацией решение, которое было отклонено Комитетом, заключается в том, чтобы установить для перевозчика такой же срок исковой давности, как и для оператора. Данное предложение было вызвано существенными расхождениями между Гамбургскими правилами и настоящим проектом. Для перевозчика началом отчетности срока исковой давности в соответствии со статьей 12 является день, когда груз передается либо получателю, либо оператору, если получатель не получает его. В данный срок включается период хранения груза на терминале. Вместе с тем для оператора отсчет срока исковой давности начинается в тот день, когда груз передается лицу, уполномоченному принять его. Если данное лицо не забирает груз после нескольких месяцев его хранения, то соответствующим образом продлевается срок исковой давности. По ее мнению, срок исковой давности должен начинаться и для оператора в день, когда он получает груз, или, по крайней мере, в день, когда он передает его в распоряжение лица, уполномоченного принять груз.
27. Еще одно несоответствие между настоящим проектом и Гамбургскими правилами заключается в том, что в последних допускаемый для регрессного иска в отношении перевозчика период даже после истечения срока исковой давности регулируется законодательством государства, в котором возбуждается иск; в настоящем проекте ссылки на законодательство такого государства не делается. Кроме того, срок исковой давности для регрессного иска в отношении оператора составляет 90 дней после того, как лицо, возбудившее иск, было признано виновным, т.е., другими словами, в конце разбирательства, возбужденного против него, в то время как для перевозчика период в 90 дней начинается с момента подачи иска, а именно в начале судебного разбирательства. Поэтому ее делегация предлагает, чтобы регрессный иск со стороны перевозчика или другого лица в отношении оператора допускался даже после истечения срока исковой давности при условии, что он начинается в течение 30 дней после того, как в отношении перевозчика или другого лица возбужден иск. Ссылка на предъявление иска в тексте предложения Марокко означает по существу уведомление перевозчика или любого другого лица, что в отношении него начато судебное разбирательство.
28. Необходимо четко понимать, что в соответствии с имеющимся текстом статьи 12(5) оператору может быть предъявлен иск в течение нескольких месяцев после принятия груза. В развивающихся странах, где юридический процесс является, как правило, затянутой процедурой, такой интервал может составлять несколько лет. Возбуждение в отношении перевозчика иска в результате нанесения ущерба, включая процедуру апелляций, может происходить в течение нескольких лет. Оператор не должен выступать ответчиком в иске в отношении нанесения ущерба после такого длительного периода времени, он не должен также и бесконечно долго хранить свои документы в случае предъявления ему иска.
29. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что мотивировка предложения Марокко стала бы яснее, если бы Комитету была оказана помощь в рассмотрении вопроса о подготовке статьи 12(5).
30. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что данное положение возникло в связи с Конвенцией о смешанных перевозках 1980 года. В отношении этого документа возникла аналогичная проблема в результате

сопоставления различных сроков исковой давности, в других принятых упоминавшихся соглашениях, которые могут составлять два и более года. Поэтому необходимо предусмотреть возможность предложения оператору иска после истечения двухлетнего периода. Когда судебное разбирательство возбуждается против перевозчика, возможно, три года после передачи груза, перевозчик должен иметь возможность предъявить иск оператору, если он сочтет последнего виновным в причинении ущерба.

31. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) отмечает, что соответствующее положение в статье 25(4) Конвенции о смешанных перевозках - аналогичное статье 20(5) Гамбургских правил - полностью отличается от настоящего проекта. В нем предусматривается, что регрессный иск может быть возбужден даже после истечения срока исковой давности, предусмотренного в Конвенции, "если он предъявляется в пределах срока, предоставленного согласно праву государства, в котором начато разбирательство". Он обращает внимание на содержащееся в пункте 157 доклада ЮНСИТРАЛ о работе его двадцать второй сессии (А/44/17) заявление о том, что "было внесено предложение о том, чтобы привести пункт 5 в соответствие со статьей 20(5) Гамбургских правил, предусмотрев, чтобы регрессный иск мог предъявляться в срок, допускаемый законодательством государства, где происходит разбирательство, но чтобы этот допустимый срок не был меньше срока 90 дней...". Это предложение принято не было.

32. Г-н КАЦ (Секретарь Первого комитета) добавляет, что Рабочая группа по международной договорной практике на своей одиннадцатой сессии сослалась на отсутствие в проекте Конвенции какой-либо ссылки на срок, предусмотренный национальным законодательством, что не соответствует положению, предусмотренному в статье 20(5) Гамбургских правил.

33. Г-н ХОРНБИ (Канада) напоминает, что на двадцать второй сессии ЮНСИТРАЛ его делегация отметила, что статья 12(5) настоящего проекта создает значительную неопределенность для оператора, поскольку, как отметил представитель Марокко, регрессный иск может быть возбужден против него через несколько лет после того, как он передал груз. Вместо изменения срока исковой давности, что предлагается Марокко, он намерен рекомендовать то, что предлагается представителем Италии, а именно, чтобы статья 12(5) была сформулирована на основе соответствующего положения Гамбургских правил. Когда речь идет о регрессных исках, уместно сделать ссылку на национальное законодательство.

34. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что проблема, поднятая представителем Марокко, носит в значительной степени практический характер: период времени, который может пройти с момента передачи груза до момента предъявления иска оператору. Данная проблема не является непреодолимой. Несомненно, что может быть сложно получить устные свидетельские показания по истечении длительного срока, однако документация оператора будет храниться, вероятно, не менее десяти, а то и двадцати лет. Существует еще один важный аспект, который нельзя не принимать во внимание: возможность того, что иск против перевозчика или другого лица может быть также ограничен временем. Некоторые конвенции о перевозках допускают срок исковой давности в один год, и регрессный иск перевозчику должен быть возбужден на основании соответствующего документа. Практически маловероятно, что до предъявления иска оператору пройдет много лет, поскольку в соответствии с пунктом 5 конвенции требуется, чтобы оператор был уведомлен о предъявлении иска перевозчику. Сокращение срока исковой давности с 90 до 30 дней будет иметь лишь очень ограниченный эффект. Оратор не возражает против пункта 5 в том виде, в каком он сформулирован.

35. Г-н КАЦ (Секретарь Первого комитета) говорит, что исходную формулировку пункта 5 можно определить на основе первого проекта правил, рассмотренного Рабочей группой по международной договорной практике. На своей восьмой сессии Рабочая группа одобрила идею о том, что перевозчик должен иметь возможность предъявлять регрессный иск оператору после истечения срока исковой давности; и что для него допускается конкретный срок, например, в 90 дней после того, как была признана его ответственность (А/СН.9/260, пункт 59). В окончательном проекте положения делается ссылка лишь на срок в 90 дней, а не на какой-либо срок, предусмотренный национальным законодательством. Впоследствии при рассмотрении статьи 12 настоящего проекта Рабочая группа сосредоточит внимание на вопросе о том, когда будет начинаться срок исковой давности. Лишь на сессии ЮНСИТРАЛ 1989 года было признано, что проект текста в отличие от Гамбургских правил не содержит ссылки на национальное законодательство.

36. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) благодарит Секретаря за его пояснения. Он считает, что наиболее подходящим способом решения проблемы является построение статьи 12(5) по принципу соответствующего положения Гамбургских правил. В связи с этим он вносит устное предложение. Аналогично Гамбургским правилам и Конвенции о смешанных перевозках текст проекта конвенции должен содержать ссылку на законодательство государства, в котором начато разбирательство. Он не может поддержать предложение Марокко.

37. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) согласен с представителем Швеции в том, что данный вопрос не вызовет особых затруднений с учетом того факта, что пункт 5 текста проекта Комиссии предусматривает уведомление оператора. Он поддерживает предложение Италии привести данный пункт в соответствие с аналогичным положением Гамбургских правил, в котором содержится ссылка на национальное законодательство. Проблема регрессного иска рассматривалась в статье 1(3) Гаагских-Висбийских правил, в которых предусматривается, что иск может предъявляться даже после истечения срока исковой давности в один год, "если он предъявляется в пределах срока, предоставленного по закону государства суда, рассматривающего спор". Однако этот срок не может быть меньше трех месяцев, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск, улаживает свое требование или "со дня, когда оно получило повестку о возбуждении процесса против него самого". Данное положение послужило основой при подготовке статьи 20(5) Гамбургских правил и настоящего текста.

38. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что предложение Марокко не получило значительной поддержки. Он интересуется у Комитета, желает ли он сформулировать статью 12(5) по типу соответствующего положения Гамбургских правил.

39. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко) говорит, что она будет удовлетворена данным решением.

40. Г-н РУСТАНД (Швеция) высказывает предостережение. В ряде случаев в национальном законодательстве возможен пробел, который исключит возможность предъявления регрессных исков, предусмотренных Гамбургскими правилами.

41. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что он не возражает против формулирования текста согласно Гамбургским правилам. Вместе с тем статья 20(5) Правил допускает регрессный иск, "если он предъявляется в пределах срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство". Во втором предложении Правил говорится, что 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". В предложении Марокко используются слова "предъявлен иск", а в проекте Комиссии предусматривается срок 90 дней после того, как перевозчик или другое лицо "было признано ответственным", вероятно, на основе решения суда. Возможно, оба этих элемента следует отразить в тексте конвенции.

42. Г-н ИЛЬЕСКАС (Испания) говорит, что его делегация возражает против включения статьи 20(5) Гамбургских правил в проект конвенции, поскольку тогда допускается неопределенный период времени, в течение которого могут быть возбуждены регрессные иски. Этот срок необходимо указать в конвенции, и он не должен регулироваться законодательством государства, в котором возбуждено разбирательство; это приведет к обострению и без того сложной ситуации. Кроме того, сокращение срока исковой давности, по предложению Марокко, с 90 до 30 дней является слишком значительным. Поэтому делегация Испании предпочитает пункт 5 в том виде, в каком он сформулирован.

43. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) говорит, что, по мнению его делегации, как в Гамбургских правилах, так и в Конвенции о смешанных перевозках признается, что другие стороны могут предъявлять иски перевозчику, но лишь при определенных условиях. Одно из них заключается в том, что это должно быть предусмотрено национальным законодательством страны, в которой возбуждено разбирательство, другое заключается в установлении срока исковой давности в 90 дней. Для многих стран включение ссылки на национальное законодательство в пункт 5 не будет существенным дополнением текста, поскольку и без того ясно, что иск должен быть предъявлен в течение 90 дней и в большинстве стран такого рода регрессные иски предусматриваются. Поэтому делегация Китая считает, что пункт 5 следует сохранить в том виде, в каком он сформулирован.

44. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) предлагает в качестве компромисса сохранить пункт 5 в том виде, в каком он сформулирован, но добавить новый пункт в соответствии со статьей 23 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров с включением в нее необходимых изменений.

45. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что прежде всего Комитет должен принять решение в отношении предложения Марокко по пункту 5, содержащегося в документе A/CONF.152/C.1/L.53. Он интересуется у представителя Марокко, желает ли она сохранить данное предложение.

46. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко) снимает это предложение.

47. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что пункт 5 необходимо рассмотреть в целом. На данный момент Комитет столкнулся с тремя совершенно различными подходами. Основой Гамбургских правил является недопущение вмешательства в национальное законодательство, и в данном

контексте представитель Швеции прав; было бы логичным, чтобы национальные законодательства предоставляли право регресса на том условии, что разбирательство возбуждается не ранее чем через 90 дней после окончания основного иска, который был предъявлен перевозчику. Подход, используемый в настоящем проекте, является практически противоположным в том смысле, что в нем допускается регрессный иск с целью полного урегулирования, но который возможен лишь в ограниченных пределах с учетом того положения, что иск должен возбуждаться в течение 90 дней после окончания процесса, возбужденного против перевозчика или другого лица; Комитет должен учесть, что такое разбирательство может продолжаться неопределенно долго. Предложение Мексики, возможно, является наиболее подходящей альтернативой в том смысле, что в нем предлагается дополнительный срок в 10 лет и предусматривается всеобъемлющее решение данной проблемы. Он просит зачитать текст статьи 23 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров 1974 года.

48. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь), выполняя просьбу, зачитывает данную статью.

49. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Италии о приведении текста пункта 5 в соответствие с Гамбургскими правилами.

50. Предложение отклоняется 14 голосами против 5 при 4 воздержавшихся.

51. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по вопросу о том, намерен ли он добавлять к тексту предложение, аналогично положениям статьи 23 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров.

52. Предложение отклоняется 12 голосами против 6 при 12 воздержавшихся.

53. Комитет принимает пункт 5 в том виде, в каком он был сформулирован.

54. Г-н ШРОК (Германия) представляет предложение, содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.17. В целом проект статьи 12 точен с точки зрения представления элементов, требуемых для определения срока исковой давности согласно обстоятельствам; в нем даже указывается то, что этот срок не включает день, в который он начинается, тем самым устраняя один источник тяжбы. Вместе с тем, когда речь идет о полной утрате груза, возникают некоторые сомнения в отношении того, наступает ли срок исковой давности с отправления или получения уведомления об утрате. С целью сохранения точности изложения, характерной для остальной части статьи, не столько в юридических, а в математических целях, делегация Германии предлагает заменить слова "в день, когда оператор уведомляет лицо, уполномоченное заявить требование" на слова "в день, когда лицо, уполномоченное заявить требование, получает уведомление от оператора". Тогда срок исковой давности наступает с момента получения. Если Комитет согласится с обоснованием его делегации, однако предпочтет, чтобы срок начинался с момента отправления, он не будет возражать при условии, что из всех частей текста будет исключена двусмысленность. Выполнение этой задачи можно поручить Редакционному комитету.

55. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что его делегация не поддерживает возложение на оператора, хотя и косвенное, дополнительного бремени, связанного с определением того, было ли получено его уведомление. Поэтому она считает, что понятие отправки в качестве начала срока исковой давности следует сохранить. Она считает, что текст комиссии, по крайней мере на английском языке, в этом отношении не является двусмысленным.

56. Г-н ТАРКО (Австрия) отмечает, что необязательно считать датой отсчета дату отправления. Для лица, уполномоченного заявить требование, было бы благоприятным, чтобы срок исковой давности начинался с момента получения им уведомления об утрате. Поэтому он склонен поддержать предложение Германии.

57. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что в русском варианте проекта текста используется глагол, который разъясняет действия оператора, однако охватывает понятие отправки и получения. Он полностью согласен с мнением о том, что независимо от решения в отношении предложения Германии необходимо просить Редакционный комитет обеспечить полное соответствие и снять двусмысленности во всех вариантах текста.

58. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по существу предложения Германии.

59. Предложение принимается 13 голосами против 11 при 11 воздержавшихся.

60. Г-жа ЭЛЬ ОТМАНИ (Марокко) интересуется, что произойдет, если адресат отказывается или отрицает факт получения уведомления.

61. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отвечает, что, хотя в большинстве правовых систем такая возможность предусмотрена и получение ассоциируется со способностью получать, в ходе подготовительной работы Комиссии в качестве довода в поддержку того, чтобы начало срока исковой давности совпадало с моментом отправки, отмечался риск таких осложнений. Однако Комитет проголосовал за другой принцип.

62. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) напоминает, что на третьем заседании (A/CONF.152/C.1/SR.3, пункт 22) его делегация подняла вопрос в отношении использования термина "заявления, сделанного в письменной форме", который содержится в статье 12(4). По его мнению, Комитет может решить, передавать ли слова "в письменной форме" в Редакционный комитет для выработки определения, либо заменить упомянутые им слова на термин "уведомление", сформулированный в статье 1. Его делегация будет удовлетворена последним решением.

63. Г-н ПАМБУ-ЧИВУНДА (Габон) интересуется, можно ли в целях упрощения проверки не указывать, что уведомление должно быть в письменной форме.

64. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что это вновь приведет к возникновению вопроса, связанного с определением значения выражения "в письменной форме".

65. Комитет принимает решение заменить слова "заявления, сделанного в письменной форме" в статье 12(4) на слово "уведомления".

66. Г-н МКВЕНТЛА (Панафриканский конгресс Азании) отмечает, что название статьи 12 может привести к путанице, поскольку термин "исковая давность" может быть истолкован по-разному. Вероятно, целесообразнее дать название "право давности".

67. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Редакционному комитету принять к сведению данное замечание. Он предлагает Комитету утвердить текст статьи 12, содержащийся в документе A/CONF.152/5, с внесенными в него поправками для представления Редакционному комитету с учетом замечаний, сделанных в ходе дискуссии.

68. Предложение принимается.

Статья 15 (A/CONF.152/C.1/L.7, L.57)

69. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что идея проекта конвенции заключается в том, чтобы восполнить в действующих международных документах пробелы, связанные с международной перевозкой грузов, а именно тот момент в международной торговле, который непосредственно следует или непосредственно предшествует перевозке груза перевозчиком. Если этот пробел будет четко восполнен в результате усилий Рабочей группы, созданной на третьем заседании с целью определить, следует ли определение термина "перевозчик" включать в текст конвенции (A/CONF.152/C.1/SR.3, пункт 61), статья 15 может оказаться излишней, и его делегация предложит исключить ее. В любом случае он настойчиво возражает против включения в статью 15, по его словам, неприемлемого положения о том, что международное право может подменяться национальным законодательством.

70. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что заявление предыдущего оратора будет принято во внимание. Недопущение дублирования действий операторов и перевозчиков является, разумеется, не единственной целью статьи 15: аналогичные ей статьи имеются в большинстве международных конвенций, связанных с транспортировкой.

71. Г-н СМИТ (Австралия) ссылается на предложение его делегации, содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.57. Существует важная связь между имеющимся текстом статьи 15, предлагаемым определением термина "перевозчик" в статье 1 и предложением Соединенных Штатов Америки в отношении внесения поправки в статью 2 (A/CONF.152/C.1/L.7). В результате обсуждений в Комитете статья 15 может оказаться излишней, однако, если Комитет примет решение сохранить ее в той или иной форме, его делегация предлагает сформулировать ее в соответствии с ее предложением. Главным образом ее интересует разъяснение значения выражения "вытекает из". В настоящем проекте следует отразить возможность государств принимать международные конвенции на основе своих национальных законодательств без формальной ратификации этих документов. Слова "вытекает из", возможно, допускают слишком большой простор для толкования и, например, позволяют государству, которое приняло большинство или некоторые положения конвенции и изменило другие, считать, что национальное законодательство будет иметь преимущество перед конвенцией. Делегация Австралии ознакомилась с докладом о ходе обсуждений в Комиссии по данному вопросу на ее двадцать второй сессии и нашла, как ей представляется, удачную формулировку "вытекает из и соответствует". Как представляется, это является подходящим способом толкования тех национальных законодательств, которые должны иметь аналогичный договорной статус с точки зрения сферы применения конвенции. Другие мнения по

данному вопросу отражены в пересмотренном предложении Австралии в отношении определения термина "перевозчик", который должен быть включен в статью 1 (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1).

72. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что решение Комитета по данному предложению и ожидаемое от Рабочей группы определение термина "перевозчик" будет иметь значение для статьи 15. Поэтому он предлагает отложить обсуждение данной статьи.

73. Предложение принимается.

Статья 16

74. Статья 16, содержащаяся в документе A/CONF.152/5, принимается без комментариев.

Заседание закрывается в 17 час. 30 мин.

15-е заседание

Пятница, 12 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.15

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статьи 1 (предложения по новым подпунктам), 2 и 15 (продолжение) (A/CONF.152/C.1/L.7, L.8, L.19, L.32, L.44/Rev.1, L.56/Rev.1, L.57, L.61)

1. Г-н ШРОК (Германия), представляя предложение о внесении поправки во вступительную часть статьи 2(1) (A/CONF.152/C.1/L.8), говорит, что данное предложение, предусматривающее добавление слов "или обеспечиваются", направлено на то, чтобы привести текст статьи 2 в соответствие с текстом статьи 1 (а), в которой оператор определяется как лицо, которое обязуется принять определенный груз с целью предоставления или обеспечения предоставления определенных услуг. Если Комитет сочтет, что это предложение не связано с существенными последствиями, то он не будет возражать против того, чтобы это предложение было непосредственно передано Редакционному комитету.

2. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) поддерживает идею передачи предложения Германии Редакционному комитету.

3. Г-н МЕЩЕРЯК (Украинская Советская Социалистическая Республика) говорит, что он согласен с идеей, лежащей в основе предложения Германии, однако, на его взгляд, было бы предпочтительнее включить слова "или обеспечиваются" не во вступительную формулировку, а после слова "предоставляются" в подпунктах (а) и (b) статьи 2 (1). В подпункте (с) после слов "транспортные услуги" следует включить слова "предоставляемые или обеспечиваемые оператором".

4. Предложение, содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.8, а также предложения представителя Украинской ССР передаются Редакционному комитету.

5. Г-н СОЛИМАН (Египет) представляет предложение его делегации (A/CONF.152/C.1/L.32) относительно добавления слов "участник Конвенции" после слов "Договаривающиеся Государства" в каждом из трех подпунктов статьи 2 (1). Он отмечает, что данное предложение, вероятно, можно было бы передать непосредственно Редакционному комитету.

6. Предложение принимается.

7. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты), внося на рассмотрение предложение по статьям 2 и 5 в документе A/CONF.152/C.1/L.7 подчеркивает заинтересованность его правительства в проекте конвенции и говорит, что положения, утвержденные Комитетом к настоящему времени, являются для Соединенных Штатов приемлемыми. Однако в связи с правовым статусом договоров здесь возникает проблема принципиального характера. Должна ли конвенция специально допускать верховенство над ней внутреннего законодательства, принятого в одностороннем порядке? Его делегация предприняла попытки решить эту проблему, присоединившись к Комитету в его усилиях,

направленных на то, чтобы дать другое определение термину "оператор" в статье 1 (а), а также приняв участие в работе специальной рабочей группы, созданной для рассмотрения определения термина "перевозчик". Сформулировав определение этих двух терминов, вероятно, можно будет отказаться от статьи 15 или изменить вступительную формулировку статьи 2 (1). Однако, если этого окажется недостаточным, его делегация предлагает воспроизвести содержание статьи 15 в статье 2 (1) таким образом, как это указано в четвертом пункте ее предложения.

8. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что подход к статьям 1, 2 и 15 на основе их общности во многом заслуживает внимания. Он предлагает Комитету рассмотреть остающиеся предложения, касающиеся этих трех статей в целом.

9. Г-н ШРОК (Германия), выступая в качестве председателя специальной рабочей группы, созданной для рассмотрения вопроса о включении в текст конвенции определения термина "перевозчик", а также возможной формулировки этого определения (A/CONF.152/C.1/SR.3, пункт 15) говорит, что в состав группы вошла его делегация, а также делегации Швеции, Соединенного Королевства, Союза Советских Социалистических Республик и Соединенных Штатов Америки. Группа провела три заседания. В результате ее работы было подготовлено предложение о том, чтобы в текст статьи 1 добавить новый подпункт, содержащийся в документе A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1. Существо предложения основывается на том факте, что не все государства являются участниками всех существующих конвенций в области перевозки грузов; соответственно представляется необходимым включить в текст настоящей конвенции ссылку на соответствующее национальное законодательство. Цель рабочей группы состояла в том, чтобы разработать положение, одновременно обеспечивающее необходимую гибкость и являющееся достаточно жестким. Комитет, вероятно, может счесть текст проекта этого предложения недостаточно точным, однако консенсуса в рабочей группе по каким-либо другим формулировкам не удалось бы достичь.

10. Г-н ИЛЬЕСКАС (Испания), отвечая на вопрос ПРЕДСЕДАТЕЛЯ, подтверждает, что в тексте документа A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1 на испанском языке слово "соответствующее" было переведено как "применимое", что, по мнению его делегации, является вполне приемлемым.

11. Г-н СМИТ (Австралия), представляя предложение его делегации относительно добавления нового подпункта в статью 1, определяющего термин "перевозчик" (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1), говорит, что этот подпункт касается двух отдельных вопросов. Первый был отмечен представителем Соединенных Штатов и касается взаимосвязи между будущей конвенцией и национальным законодательством. Признавая усилия, предпринятые специальной рабочей группой для решения этого вопроса, он хотел бы отметить, что формулировка "соответствующее национальное законодательство", используемая в ее предложении, является, по его мнению, слишком широкой. Страна может, например, ратифицировать конвенцию, а затем принять закон, выводящий из-под действия конвенции всех или отдельных операторов. Несмотря на его безусловную уместность, нельзя допустить, чтобы подобный закон определял сферу применения конвенции. Возникающая в результате ситуация может создать сложные проблемы принципиального и практического характера. Фраза "соответствующего такой конвенции" направлена на решение этого вопроса. Предложение его делегации в отношении статьи 15 в документе A/CONF.152/C.1/L.57 также касается этого момента.

12. Второй, более важный, по его мнению, момент, затрагиваемый в предложении Австралии в отношении статьи 1, связан с тем, должна ли конвенция разрешать независимым стивидорам исключать себя из сферы действия конвенции, получая льготы в соответствии с "гималайской оговоркой" или другими подобными оговорками о коносаменте. Учитывая то, что было сказано по данному вопросу на двадцать второй сессии Комиссии, а также ранее на нынешней Конференции, у него складывается впечатление, что большинство делегаций в принципе склоняется к тому, чтобы стивидоры охватывались действием положений конвенции. Этот вопрос имеет важное значение, особенно для стран с системой обычного права, к числу которых относится его страна. Его делегация считает, что данный вопрос должен быть решен четко и определенно, независимо от того, будет ли принято предложение Соединенных Штатов в отношении статьи 2 и будет ли сохранена статья 15.

13. Г-н БОНЕЛЛИ (Италия) говорит, что его делегация считает важным включить в конвенцию определение термина "перевозчик", однако она не может согласиться с формулировкой, выбранной специальной рабочей группой, по причинам, изложенным представителем Австралии. Он настоятельно рекомендует использовать определение, предложенное Австралией, исключив, однако, вторую часть предложения, начиная со слов "но не являющееся посредником, который не осуществляет перевозки". По его мнению, первая часть предложения охватывает практически все проблемы, связанные с независимыми стивидорами.

14. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что проект статьи 15 и предложения Соединенных Штатов и Австралии по статьям 1, 2 и 15 (A/CONF.152/C.1/L.7, L.56/Rev.1, L.57) отражают понятие производного

права. Он просит секретаря Комитета дать разъяснения в свете истории разработки статьи 15 в отношении того, является ли производное право национальным законодательством, положения которого были разработаны по типу или скопированы из какой-либо международной конвенции, или же национальным законодательством, призванным обеспечить осуществление международной конвенции.

15. Г-н КАЦ (Секретарь Первого комитета) говорит, что идея подчинения настоящей конвенции международным конвенциям, касающимся перевозки грузов, была отражена в проекте текста конвенции еще в самом начале работы. Первый проект статьи 15, подготовленный секретариатом (A/CN.9/WG.II/WP.56, стр. 24), предусматривал в квадратных скобках, что конвенция должна быть подчинена любому национальному законодательству, касающемуся международной перевозки грузов. В ходе своих последующих обсуждений проекта статьи Рабочая группа по международной договорной практике сочла необходимым подчинить проект конвенции национальному законодательству, обеспечивающему выполнение международных конвенций о перевозке грузов; она согласилась (A/CN.9/298, пункт 77), что формулировка статьи должна быть изменена таким образом, чтобы конвенция уступала в верховенстве только национальным законам, вводящим в действие конвенцию, касающуюся международной перевозки грузов, а не каким-либо другим национальным законом, касающимся этого вопроса. Согласно формулировке, принятой в конечном итоге в этих целях (A/CN.9/298, пункт 112), проект конвенции ставился в подчинительное положение любой международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов, а также любому государственному законодательству, "вводящему в действие или вытекающему из конвенции, касающейся международной перевозки грузов"; внесенное на этом этапе предложение исключить слова "или вытекающему" было отклонено. В прилагаемом разъяснении (там же, пункт 111) было указано, что слова "вытекающего из" касаются законов других стран, вытекающих из положений или соответствующих положениям международных конвенций, о перевозке грузов, сторонами которых эти страны не являются". При рассмотрении проекта статьи 15 ЮНСИТРАЛ после дальнейшего обсуждения согласилась принять формулировку, утвержденную Рабочей группой, отметив в своем докладе понимание того, что "данная формулировка не ставит проект конвенции в подчиненное положение по отношению к национальным законам, не вытекающим из какой-либо конвенции, касающейся международной перевозки грузов и не вводящим ее в действие (A/44/17, пункт 162).

16. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что в конвенции, вероятно, было бы целесообразнее опустить какие-либо ссылки на производное законодательство, поскольку включение этого понятия создает определенную двусмысленность. Он спрашивает членов Комитета, считают ли они, что конвенция должна быть строго подчинена международному законодательству, основанному на международных конвенциях и обеспечивающему их осуществление.

17. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты) говорит, что в случае сохранения статьи 15 его делегация предпочла бы, чтобы она содержала ссылку только на международные конвенции. Это необходимо для обеспечения единообразия международного права, а также для того, чтобы, подчинив настоящую конвенцию только другим международным соглашениям, исключить возможность того, что применение конвенции зависело бы от принятого впоследствии внутреннего законодательства, принятого впоследствии.

18. Что касается предложения, представленного специальной рабочей группой (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1), то вначале он решил, что слово "соответствующее", вероятно, позволяет необходимым образом решить вопрос, затронутый представителем Германии, указавшим, что не все государства являются участниками всех существующих конвенций в области перевозки грузов. Так, например, СССР не подписал Гамбургские правила, однако он включил большую часть предусмотренных в них положений существа в свое национальное законодательство. Вместе с тем соответствующая терминология, использованная в текстах предложения на французском и испанском языках, создает, как представляется, серьезные проблемы, которые, возможно, затронут вопросы существа.

19. Рабочая группа по международной договорной практике использовала статью 25 Гамбургских правил в качестве общей модели для проекта статьи 15, однако статья 25 имеет слишком узкую сферу применения, чтобы с ее помощью можно было решить конкретные вопросы; лишь в пятом и последнем предложении этой статьи содержится общая формулировка, которую Рабочая группа использовала в существующем тексте статьи 15. Иными словами, формулировка проекта статьи 15 взята из довольно узкого положения и изложена в более широком смысле. По его мнению, необходимость в статье 15 может отпасть, если содержащиеся в статье 1 определения позволят обеспечить удовлетворительное подчинение конвенции другим документам.

20. В отношении положения о посредниках, которые не осуществляют перевозки, содержащегося в предложении Австралии (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1), рабочая группа последовательно придерживалась того мнения, что независимые стивидоры должны подпадать под действие положений конвенции. По существу они не являются перевозчиками, даже если они могут иметь право на определенную защиту, предоставляемую перевозчикам. Его делегация возражает против

предложения Австралии по этому вопросу, поскольку оно лишит юридической силы принцип "гималайской оговорки", который используется в рамках многих юрисдикций обычного права в Британском Содружестве и в Соединенных Штатах и в соответствии с которой защита перевозчика в рамках международных конвенций и национальных законодательств может обеспечиваться и для стивидоров, с тем чтобы они получали такую же защиту в случае подачи на них в суд за совершение гражданского правонарушения.

21. Г-жа СКОВБИ (Дания) говорит, что определение термина "перевозчик" не следует включать в настоящую конвенцию, ибо она не является конвенцией о перевозке грузов. Однако в случае принятия решения о включении такого определения, она бы предпочла формулировку, предложенную специальной рабочей группой, хотя термин "соответствующий" и создает определенные проблемы; по ее мнению, он касается национального законодательства, имеющего такое же действие, как и международная конвенция. Она считает, что статья 15 является нужной и что она не должна содержать ссылку на существующие специальные конвенции.

22. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что его делегация подняла вопрос о включении в конвенцию определения термина "перевозчик" (A/CONF.152/C.1/SR.3, пункт 50). Решение, предложенное специальной рабочей группой, безусловно, является компромиссом; слово "соответствующее" действительно неконкретно, однако это лишь часть компромисса. Он не может занять однозначную позицию в отношении ключевого вопроса, касающегося положения посредников, не осуществляющих перевозки, предусматриваемого предложением Австралии, вследствие своих ограниченных знаний англо-саксонского права. В случае, если выработать четкое определение термина "перевозчик" не удастся, это понятие, вероятно, лучше будет не включать в текст конвенции. С другой стороны, он считает важным сохранить статью 15 и не может согласиться с представителем Соединенных Штатов в том, что ее можно квалифицировать как подразумевающую возможное верховенство национального законодательства по отношению к конвенции. По его мнению, слова "который приводит в действие ... или вытекает из нее" являются весьма конкретными, вследствие чего он считает, что в тексте статьи их следует сохранить; в противном случае в странах, где международные конвенции как таковые не применяются в качестве национального законодательства, могут возникнуть проблемы. Он считает, что четкое понимание данного вопроса, изложенное Комиссией на ее двадцать второй сессии (A/44/17, пункт 162), должно отвечать озабоченностям делегации Соединенных Штатов.

23. Г-н ОТИАЙ (Япония) говорит, что проект статьи 1 (а) с внесенными в него Комитетом поправками исключает перевозчиков из сферы действия конвенции. По мнению его делегации, это не предоставляет стивидорам возможность избежать применения конвенции в отношении них, ссылаясь на меры защиты перевозчиков, предусматриваемые для них в рамках оговорки о коносаменте. Соответственно он одобряет существо положения, предусмотренного для них в предложении Австралии (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1). Что касается предложения, представленного специальной рабочей группой (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1), то он считает, что слово "касающегося" является двусмысленным и что его следует заменить словом "регулирующего". По вопросу о статье 15 его делегация поддерживает предложение о том, чтобы исключить содержащуюся в ней ссылку на национальное законодательство.

24. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) говорит, что его делегация предпочла бы не включать в конвенцию определение понятия "перевозчик", в том числе по той причине, что это не конвенция о перевозках. Относительно упоминания национального законодательства в статье 15 он отмечает, что в этой статье должна содержаться ссылка исключительно на законодательные нормы по осуществлению международных конвенций, а не на какое-либо другое национальное законодательство, поскольку это нанесло бы ущерб тому единообразию, которого стремится достичь конвенция.

25. Г-н ПАМБУ-ЧИВУНДА (Габон) говорит, что, если Комитет считает, что определение понятия "перевозчик" должно быть включено, это определение должно носить скорее функциональный, а не формальный характер, иными словами, должно основываться на выполняемых перевозчиком действиях, а не на его статусе. После определения этих действий появится возможность дать определение вытекающих из них прав и обязанностей перевозчика. Его делегация также считает, что следует избегать любых ссылок на национальное законодательство, даже в том случае, если это вытекает из других нормативных актов.

26. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) говорит, что комментарии относительно использования слова "превалирующего" в определении понятия "перевозчик", предложенном специальной рабочей группой, убедили его делегацию, что это определение является слишком нечетким. Тем не менее определение этого понятия лучше включить, и определение, предложенное Австралией, является более четким, хотя его не удовлетворяет та часть, в которой говорится о посредниках, которые не осуществляют перевозки.

27. По его мнению, было бы целесообразно сохранить статью 15, однако он считает, что Комитету следовало бы исключить слова "или вытекает из нее". На его взгляд, слова "приводящего в действие" имеют более широкий смысл и позволяют национальному законодательству существенно отходить от Конвенции. В австралийском предложении применяются слова "и соответствующего", для того чтобы четко указать, что нормы национального законодательства должны совпадать с нормами конвенции. Важно четко указать в тексте конвенции, что верховенство остается за международными конвенциями.

28. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) отмечает, что его делегация также считает, что статью 15 следует сохранить. Конвенция основывается на дуалистической системе источников права, и важно подчеркнуть ее универсальный характер; если в тексте будет чересчур подчеркиваться роль национального законодательства, он потеряет свое значение и сферу применения. По мнению его делегации, национальные законы следует обсуждать, исходя из сферы действия международных конвенций в целом. Когда в конвенции в каком-то конкретном вопросе следует подчеркнуть значение национального законодательства, это должно быть соответствующим образом сделано.

29. Что касается слова "перевозчик", то его делегация, как она уже отмечала, не будет возражать, если будет дано хорошее определение. Она не считает определение, данное специальной рабочей группой, идеальным, особенно в части его ссылки на национальный закон, что может создать серьезные проблемы для применения конвенции. Поэтому, обсудив все за и против, его делегация решила выступить против включения в конвенцию определения понятия "перевозчик".

30. Г-н ЭРИКССОН (Финляндия) говорит, что его делегация предпочла бы не включать в конвенцию определение понятия "перевозчик", поскольку она считает, что это понятие уже надлежащим образом рассматривается в различных конвенциях о перевозках. Если большинство делегаций выступает за включение этого определения, то тогда следует добиться того, чтобы оно было как можно более четким. Он напоминает, что после того, как Комитет принял решение использовать слово "перевозчик" в статье 11 (4) (A/CONF.152/C.1/SR.13, пункт 74), было специально указано, что это решение не имеет последствий для статьи 15.

31. Г-н СОЛИМАН (Египет) говорит, что статья 15 регулирует отношения между проектом конвенции и другими международными конвенциями о перевозках, стороной которых может стать то или иное государство. Норма, содержащаяся в статье 15, не имеет последствий для прав и обязанностей, вытекающих из конвенции. Каждая конвенция имеет свою сферу применения, и представленный Комитету текст является сбалансированным и согласованным с общими принципами международного права. Кроме того, он основан на статье 25 Гамбургских правил. Его делегация выступает за сохранение существующего текста статьи 15.

32. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что, по мнению его делегации, если понятие "перевозчик" надлежащим образом определено в статье 1, то, вероятно, нет необходимости включать его в статью 15 конвенции. Однако, если большинство делегаций считает, что статья 15 должна быть сохранена, то целесообразнее исключить из нее слова "или вытекает из нее", для того чтобы ясно показать, что в тексте устанавливается верховенство конвенций о перевозке грузов и других международных конвенций и их связи с новой конвенцией.

33. Что касается определения понятия "перевозчик", то его делегация решительно поддерживает текст, предложенный Австралией. Последняя часть этого текста обеспечит, чтобы стивидоры попадали под действие конвенции. Это существенно важно, поскольку в противном случае в некоторых странах может возникнуть вопрос относительно того, могут ли стивидоры использовать оговорки в коносаменте для того, чтобы избежать ответственности.

34. Г-н НАОР (Израиль) говорит, что, по мнению его делегации, давать определение в конвенции понятия "перевозчик" нет необходимости. Тем не менее, если другие делегации считают, что это должно быть сделано, его делегация поддержит текст, предложенный специальной рабочей группой (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1).

35. Г-н ТАРКО (Австрия) отмечает, что, поскольку Комитет ввел понятие "перевозчик" в конвенцию, он должен дать определение этого термина в тексте. Его делегация выступает за австралийское определение и считает, что слова "и соответствующего" весьма нужны. На его взгляд, Комитет должен сохранить статью 15, и она могла бы быть улучшена за счет включения указанных слов.

36. Г-н ИЛЬЕСКАС (Испания) говорит, что, если Комитет примет решение включить в проект конвенции определение понятия "перевозчик", то его делегация предпочтет текст, предложенный специальной рабочей группой. На его взгляд, предложение рабочей группы означает, что сфера применения конвенции будет отражать реальности международной перевозки грузов. Если будет принята первая часть австралийского определения, то перевозчики, занимающиеся международными

операциями, будут исключены из сферы действия конвенции. Поэтому его делегация предпочитает текст специальной рабочей группы. Вторая часть австралийского предложения является для его делегации совершенно неприемлемой.

37. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что текст, предложенный специальной рабочей группой, возможно, содержит наилучшее определение понятия "перевозчик", поскольку оно, несмотря на его недостатки, может быть признано универсальным. У его делегации имеются серьезные принципиальные возражения против определения Австралии. Предложение специальной рабочей группы применимо ко всем странам; указывая, что согласно тексту конвенции перевозчик означает любое лицо, являющееся перевозчиком на основании какой-либо международной конвенции или преваляющего национального закона, оно включает любую страну, независимо от того, является ли она участником какой-либо конвенции или нет. Австралийское определение содержит довольно жесткое требование о том, что национальный закон должен соответствовать какой-либо международной конвенции.

38. Новая конвенция будет наиболее широко применяться в отношении морской перевозки грузов, где операции совершаются в соответствии с Гаагскими правилами, участниками которых являются лишь около 50 государств. В других государствах существуют внутренние законы, которые могут несколько отличаться от Гаагских правил. В результате всегда существует опасность возникновения спора, при котором будет утверждаться, что внутренний закон того или иного государства, которое не является участником Гаагских правил, не соответствует этим правилам. Лицо, считающееся перевозчиком в соответствии с законом его страны, может не считаться перевозчиком для целей новой конвенции.

39. Его делегация считает, что, если Комитет примет решение принять определение понятия "перевозчик", то текст, предложенный специальной рабочей группой, будет предпочтительнее текста австралийского предложения, которое повлекло бы за собой необходимость включения в конвенцию положений, позволяющих государствам обеспечивать признание их национальных законов, в которых содержится определение понятия "перевозчик". По мнению его делегации, предложение Японии заменить в предложении рабочей группы слово "касающегося" словом "регулирующего", является рациональным.

40. По вопросу о статье 15 следует отметить, что действующие во всех странах нормы права в принципе предусматривают верховенство международных конвенций над внутренним законодательством. Существующий текст статьи 15 вызывает некоторые сомнения в том отношении, что он может рассматриваться как предоставляющий возможность для таких случаев, когда национальное законодательство может превалировать над конвенцией. На его взгляд, Комитет должен обдумать этот вопрос и принять текст, исключаящий такие последствия.

41. Г-н ШРОК (Германия) говорит, что в случае сохранения статьи 15 он готов принять австрийское предложение о включении в нее слов "и соответствующего", что сняло бы озабоченность, высказанную в Комитете. В случае, если австралийское определение понятия "перевозчик" не будет принято, Комитет может рассмотреть вопрос о принятии определения, предложенного специальной рабочей группой. Он полностью согласен с тем, что слово "касающегося" должно быть заменено словом "регулирующего".

42. Что касается слова "преваляющего", то Комитет мог бы принять решение о том, не следует ли сделать ту часть предложения, в котором оно содержится, более существенной путем включения слов "и соответствующего" или же отдать предпочтение расплывчатой формулировке текста специальной рабочей группы.

43. Г-н МЕЩЕРЯК (Украинская Советская Социалистическая Республика) говорит, что цель статьи 15 состоит в согласовании норм проекта конвенции с нормами других международных конвенций о перевозке грузов и в урегулировании порядка их трансформации в национальное законодательство. Он не считает необходимым вводить в конвенцию слишком большую детализацию по этому вопросу и предпочел бы исключить статью 15 из проекта конвенции.

44. Г-н СМИТ (Австралия) напоминает Комитету о предложении его делегации пересмотреть редакцию статьи 15 (A/CONF.152/C.1/L.57). Австралия могла бы принять предложение Японии о том, чтобы заменить в предложенном ею определении понятия "перевозчик" (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) слово "касающегося" словом "регулирующего". Представитель Советского Союза возражал в том смысле, что использование выражения "и соответствующего" в австралийском определении будет означать, что государство, на чей национальный закон была сделана ссылка для целей конвенции, должно будет присоединиться к международному документу, упоминаемому в этом определении. Толкование Австралии было иным: эта фраза лишь означает, что соответствующее государство приняло решение включить этот международный документ в свой национальный закон, несмотря на тот факт, что оно не взяло на себя соответствующих договорных обязательств. Соответствие, которое имеется в виду в австралийском предложении, касается содержания, а не источника обязательств.

45. Отвечая на поднятый представителем Соединенных Штатов вопрос о том, что предусмотренное Австралией положение о посредниках, которые не осуществляют перевозки, нанесет ущерб применению "гималайской оговорки" в странах общего права, он говорит, что намерение его делегации, безусловно, не состоит в том, чтобы вмешиваться в судебные решения, принимаемые в каком-либо другом государстве. Такие решения будут подпадать под действие национального закона, в то время как Конференция стремится разработать единообразные правила, и рассматриваемый спорный вопрос состоит в том, в какой степени национальный закон применим для этой цели. По существу, при нынешней формулировке статей 11-15 национальные законы по-прежнему могут иметь последствия для толкования конвенции в тех или иных странах. Именно этот момент вызывает озабоченность его делегации.

46. Он с удовольствием услышал от представителя Японии о том, что его делегация истолковывает текст статьи 1 (а), измененный Комитетом, как включающий стивидоров, даже если они осуществляют свою деятельность в условиях "гималайской" или какой-либо аналогичной оговорки в коносаменте. Если таково будет понимание Комитета в целом, то его делегация будет рада снять вторую часть своего предложения, содержащегося в документе A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1. Цель этого предложения состояла лишь в том, чтобы устранить всякую двусмысленность относительно толкования конвенции в этом отношении государствами с различной судебной практикой. Если Комитет принимает австралийское определение в принципе, то он будет не против того, чтобы Редакционный комитет подыскал более подходящую формулировку вместо слов "и соответствующего".

47. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету прежде всего проголосовать по вопросу о том, следует ли включать в статью 1 определение понятия "перевозчик".

48. Комитет 17 голосами против 8 при 6 воздержавшихся принимает решение не включать в проект конвенции определение понятия "перевозчик".

49. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) говорит, что он хотел бы, чтобы в отчете о заседании было отмечено настоятельное желание его делегации, чтобы при толковании понятия "перевозчик" для целей конвенции был принят автономный и, если возможно, единый в международном плане подход.

50. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть часть австралийского предложения, содержащегося в документе A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1, которая касается не осуществляющих перевозки посредников.

51. Г-н СМИТ (Австралия) разъясняет Комитету, что цель этой части австралийского предложения состоит в том, что стивидоры должны подпадать под действие конвенции, независимо от того, регулируются ли их операции какой-либо оговоркой о коносаменте.

52. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) отмечает, что он хотел бы услышать дополнительные разъяснения. Насколько он понимает, представитель Австралии сказал, что это предложение не имеет своей целью упразднить применение "гималайской оговорки" в тех странах, где она действует.

53. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, насколько он понимает, намерение Австралии состоит в разъяснении, что конвенция будет применяться в отношении стивидоров при всех обстоятельствах, независимо от того, подпадают ли они или нет под действие "гималайской" или какой-либо аналогичной оговорки, что в противном случае позволяло им воспользоваться оговоркой об исковой давности, которая действует в отношении перевозчиков.

54. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что, по мнению его делегации, конвенция должна гарантировать действие "гималайской оговорки". Стивидор должен ясно представлять себе, насколько полезна для него эта оговорка. Если полезна, то он может и не подпадать под действие конвенции, однако во всех других обстоятельствах ее действие будет на него распространяться. Таково толкование Соединенными Штатами определения понятия "оператор".

55. Г-н ИЛЬЕСКАС (Испания) говорит, что его делегация озабочена тем, что, поскольку Комитет постановил не включать в статью 1 определения понятия "перевозчик", второе предложение подпункта (а) этой статьи, измененное Комитетом, не будет иметь прежний смысл. Он предлагает Комитету возвратиться к формулировке подпункта (а), изложенной в документе A/CONF.152/5.

56. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) поддерживает это предложение.

57. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что он тоже поддерживает это предложение. Специальная рабочая группа, на которую возложена задача формулирования определения понятия "перевозчик", всегда может в последний момент вернуться к формулировке второго предложения статьи 1 (а), которая предусматривалась в предложении Японии (A/CONF.152/C.1/L.19).

58. Г-н СМИТ (Австралия) задает вопрос о том, будет ли у Комитета возможность проголосовать предложение Японии, которое в то время не обсуждалось.
59. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что это означало бы возобновление обсуждения подпункта (а) статьи 1.
60. Г-н БОНЕЛЛ (Италия) высказывает соображение о том, что Комитет должен прежде всего решить вопрос о сохранении одобренного им текста. Если он отклоняет этот текст, то он может затем вернуться к альтернативным формулировкам, включая предложение Японии.
61. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету в соответствии с правилом 33 Правил процедуры проголосовать предложение о возобновлении обсуждения подпункта (а) статьи 1.
62. Предложение принимается 16 голосами против 6 при 10 воздержавшихся.
63. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что на рассмотрении Комитета имеются утвержденный им текст статьи 1 (а), предложение Японии (A/CONF.152/C.1/L.19) и предложение, представленное Бельгией (A/CONF.152/C.1/L.61). Однако в данный момент он хотел бы возобновить обсуждение статьи 15. Насколько ему представляется, мнение Комитета сводится к тому, что проект конвенции должен иметь верховенство по отношению ко всем национальным законам. Согласно статье 15 ограничить сферу действия конвенции могут лишь международные конвенции или приводящие их в действие национальные законы. В таком случае возникает определенная трудность в отношении слов "или вытекает из нее", которые допускают различные толкования. Было предложено исключить эти слова.
64. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что его делегация не может поддержать это исключение. Насколько он понимает, за эти слова выступают представители многих стран, возможно, с добавлением слов "и соответствующего".
65. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ не считает, что такая формулировка внесет ясность в положение; она скорее создаст впечатление, что государства могут моделировать свои национальные законы по другим международным конвенциям, которые они не ратифицировали, и что эти законы могут иметь верховенство по отношению к обсуждаемой конвенции.
66. Он предлагает Комитету проголосовать предложение об исключении из статьи 15 слов "или вытекает из нее".
67. Предложение принимается 20 голосами против 4 при 9 воздержавшихся.
68. Г-н СМИТ (Австралия) говорит, что в результате этого решения его делегация снимает свое предложение, содержащееся в документе A/CONF.152/C.1/L.57.

Заседание закрывается в 12 час. 40 мин.

16-е заседание

Пятница, 12 апреля 1991 года, 14 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРОДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.16

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (продолжение) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статьи 1, 2 и 15 (окончание) (A/CONF.152/C.1/L.7, L.19, L.61)

1. Г-н РУСТАНД (Швеция), выступая по мотивам голосования относительно поправки к статье 15, сделанной на предыдущем заседании, говорит, что, приняв решение исключить слова "или вытекает из нее", Комитет сделал шаг назад. В результате ставится под сомнение воздействие международных конвенций в тех странах, которые, не ратифицируя эти конвенции, включили их основные положения в свое внутреннее законодательство. Например, хотя Швеция не ратифицировала Конвенцию о морской перевозке пассажиров и багажа, ее внутреннее морское законодательство основывается на принципах этой Конвенции. Первоначальная формулировка статьи 15 предусматривала четкую субординацию национального права по отношению к

международному праву. Однако в результате решения Комитета суды, рассматривающие дела, связанные с правами и обязанностями в области перевозки груза, не смогут в должной мере учесть соответствующие национальные законы, вытекающие из международных транспортных конвенций.

2. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что у Комитета имеется в настоящее время три варианта последнего предложения статьи 1(a): сохранить уже принятую Комитетом формулировку, а именно: "однако лицо не считается оператором в том случае, если оно является перевозчиком"; возвратиться к первоначальной формулировке текста Комиссии (A/CONF.152/5), вновь развернув тем самым обсуждение этого пункта; или же, наконец, заменить общую ссылку на "перевозчика" более сложной формулировкой, предложенной делегацией Японии (A/CONF.152/C.1/L.19).

3. Г-н ОТИАЙ (Япония), внося на рассмотрение предложение его делегации (A/CONF.152/C.1/L.19), отмечает, что основное различие между предлагаемым и первоначальным текстом состоит в отношении к стивидорам. В предложении четко указывается, что стивидоры включаются в сферу действия Конвенции, что соответствует пожеланию большинства членов Комитета, несмотря на так называемую "гималайскую" оговорку в коносаменте. В первоначальном тексте было не ясно, включаются ли стивидоры или нет. Вторая причина обращения с предложением связана с пресловутой трудностью определения понятия "перевозчик". Слова "в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку" разрешают эту трудность.

4. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что цель предложения Японии состоит в исключении последствий "гималайской" оговорки: стивидор будет охвачен Конвенцией даже если он подпадает под действие гималайской оговорки. При существующем тексте стивидоры, на его взгляд, охвачены Конвенцией, однако в этой связи может возникнуть проблема толкования.

5. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды) говорит, что она не может поддержать ни первоначальный текст последнего предложения статьи 1(a), ни предложение Японии, поскольку и в том и в другом тексте используются слова "несет ответственность". Обоим этим текстам она предпочитает уже принятое Комитетом предложение Германии, согласно которому последнее предложение статьи 1(a) читается следующим образом: "Однако лицо не считается оператором в том случае, если оно является перевозчиком". В результате первоначальной формулировки может создаться такое положение, при котором перевозчик, который в законном порядке - т.е. в соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами - был освобожден от ответственности за груз до погрузки и после разгрузки, может считаться несущим ответственность в рамках Конвенции. Эта трудность связана со словами "несет ответственность". Она, однако, могла бы принять предложение Японии, если бы были исключены слова "несет ответственность за груз". Если бы она знала, что отклонение предложения об определении понятия "перевозчик" будет означать возвращение к первоначальному тексту статьи 1(a), она проголосовала бы за включение понятия "перевозчик".

6. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Японии (A/CONF.152/C.1/L.19).

7. Подано 8 голосов "за" и 8 голосов "против" при 12 воздержавшихся.

8. Предложение не принимается.

9. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению о восстановлении первоначального текста последнего предложения статьи 1(a) (A/CONF.152/5).

10. Предложение принимается 12 голосами "за", "против" 8 при 8 воздержавшихся.

11. Г-н РОМАН (Бельгия), внося на рассмотрение предложение своей делегации (A/CONF.152/C.1/L.61), говорит, что цель этого предложения состоит в защите оператора от возложения на него ответственности в тех обстоятельствах, когда он не может осуществлять какой-либо эффективный контроль.

12. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Бельгии.

13. Подано 11 голосов "за" и 11 голосов "против" при 6 воздержавшихся.

14. Предложение не принимается.

15. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ указывает, что решение Комитета о том, что в статье 1(a) больше не должно содержаться упоминания перевозчика, оказывает воздействие на сферу применения Конвенции. Соединенные Штаты предлагают включить в статью 2 ссылку на другие международные конвенции (A/CONF.152/C.1/L.7).

16. Г-н СВИНИ (Соединенные Штаты Америки) снимает это предложение.

Статья 13 (A/CONF.152/C.1/L.22)

17. Г-н МОРАН (Испания) снимает предложение его делегации (A/CONF.152/C.1/L.22) опустить вступительную фразу статьи 13(1) "За исключением случаев, когда настоящей Конвенцией предусмотрено иное". У него сложилось впечатление, что эта фраза вносит путаницу и является ненужной. Однако он представляет себе, что это стандартная формулировка текстов договоров, и поэтому теперь считает, что статью 13(1) лучше оставить без изменения.

18. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ отмечает, что указанная фраза имеет отношение к отказу, предусмотренному в статье 6(4), согласно которой оператор может согласиться на более высокие пределы ответственности.

19. Г-н СМИТ (Австралия) просит разрешения Председателя внести на рассмотрение устное предложение о включении в статью 13 нового пункта 1 бис, которое возникло в ходе обсуждения на предыдущем заседании.

20. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, отмечая, что внесение устной поправки противоречит правилам процедуры, предлагает представителю Австралии разъяснить свое предложение.

21. Г-н СМИТ (Австралия) объясняет, что его предложение направлено на преодоление трудностей толкования в связи с включением стивидоров в сферу действия Конвенции. Он ранее уже говорил об имеющемся различии в судебной практике по этому вопросу между, например, Соединенными Штатами и Австралией или Соединенным Королевством. По мнению Австралии, стивидоры, безусловно, охвачены Конвенцией даже в тех случаях, когда они подпадают под действие положений коносамента. Однако чтобы исключить любые возможные сомнения по этому поводу, он предлагает новый пункт 1 бис, в котором указывается, что оператор не может освободить себя от какого-либо обязательства, которое он может иметь по морскому или другому коносаменту, регулиющему права и обязанности перевозчика. Стивидор в лучшем случае будет пользоваться юридической защитой, предоставляемой перевозчику; он не сможет избежать всей ответственности. Предлагается следующий текст: "Оператор не освобождается от своей обязанности по какому-либо морскому или другому коносаменту, регулиющему перевозку".

22. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что в Соединенных Штатах действует практика, согласно которой оператор не может освободиться от ответственности. Поэтому его делегация не имеет совершенно никаких возражений против предложения Австралии и будет голосовать за его принятие.

23. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ задает вопрос о том, есть ли какие-либо возражения против голосования по предложению Австралии.

24. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) говорит, что, поскольку это предложение было сделано устно, его делегации требуется больше времени для его рассмотрения.

25. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) согласен с представителем Советского Союза. Проект Конвенции разрабатывался в течение ряда лет и, если такие изменения вносить на нынешней стадии, это может иметь серьезные последствия. Поэтому Комитет не должен проводить немедленного голосования по австралийскому предложению.

26. Г-н СТЮРМС (Нидерланды) говорит, что австралийское предложение, как представляется, открыто для двух толкований: либо оно означает, что коносамент не может отходить от Конвенции, либо оператор не может быть освобожден Конвенцией от действия положений коносамента.

27. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает представителю Австралии представить свое предложение в письменном виде на пленарном заседании.

28. Он предлагает считать, что Комитет одобряет статью 13 в ее нынешнем виде.

29. Предложение принимается.

Статья 20 (A/CONF.152/C.1/L.30, L.59, L.60)

30. Г-жа ВАН ДЕР ХОРСТ (Нидерланды), внося на рассмотрение предложение ее делегации (A/CONF.152/C.1/L.59), говорит, что сферой применения проекта Конвенции охвачены операторы терминалов, имеющие дело с международной перевозкой грузов морем, по воздуху, дорожным транспортом или по внутренним водным путям. Существуют самые различные операторы,

занимающиеся различными видами груза и предоставляющие различные виды услуг. Кроме того, эти операторы выполняют самые различные работы по своей технической и операционной сложности. В силу этих обстоятельств ее правительство не убеждено в том, что различные категории операторов терминалов должны обязательно регулироваться одной и той же системой ответственности. Например, согласно статье 5 проекта Конвенции ответственность основывается на принципе предполагаемой вины или предполагаемого бездействия. В силу существования многих различий в деятельности операторов терминалов во многих случаях для отдельных видов операторов будет очень трудно, а то и невозможно, доказать отсутствие ответственности. На практике многие операторы имеют дело с огромным количеством самых различных грузов, не имея возможности оценить их кондицию и качество, им также трудно заранее определить, какие должны быть приняты меры, поскольку в документах не всегда надлежащим образом отражен конкретный характер индивидуального груза. Нельзя ожидать того, что операторы в отношении всех получаемых грузов будут обладать знаниями, достаточными для принятия надлежащих мер во всех случаях. Хотя результатом принятия проекта Конвенции должно явиться улучшение функционирования некоторых областей обработки грузов на терминалах, ее правительство хотело бы иметь возможность ратифицировать Конвенцию с оговоркой о том, что предусматриваемые в ней нормы применимы лишь к отдельным видам операторов терминалов, в зависимости от конкретных обстоятельств этой отрасли.

31. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) поддерживает предложение Нидерландов. Его делегация часто указывала на проблемы, которые могут возникнуть при отсутствии страхования. Предложение Нидерландов может означать, что операторы, не могущие получить страховку, если они будут подпадать под действие Конвенции, могут быть исключены из сферы применения Конвенции в своей стране. В этом случае Конвенция сможет быть принята большим числом стран.

32. Г-н РУСТАНД (Швеция) говорит, что, хотя его делегация уважает те соображения, которые легли в основу предложения Нидерландов, она считает более важным сохранить единый характер Конвенции. Если Конференция согласится с тем, что к отдельным видам операторов терминалов Конвенция применяться не будет, это приведет к тому, что каждая отдельная страна сможет сама принимать решение о том, к каким терминалам должна применяться Конвенция.

33. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Нидерландов (A/CONF.152/C.1/L.59).

34. Предложение Нидерландов отклоняется 18 голосами, против 5 при 10 воздержавшихся.

35. Г-н РОМАН (Бельгия), внося на рассмотрение предложение его делегации (A/CONF.152/C.1/L.30), говорит, что оно было представлено по тем же причинам, что и предложения Нидерландов, но имеет более узкую сферу применения.

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по предложению Бельгии (A/CONF.152/C.1/L.30).

37. Предложение отклоняется 21 голосом, против 3 при 7 воздержавшихся.

38. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран), внося на рассмотрение предложение его делегации (A/CONF.152/C.1/L.60), говорит, что оно направлено на содействие тому, чтобы Конвенцию ратифицировало как можно большее число стран. Хотя его делегация надеется, что государства присоединятся к Конвенции полностью и без каких-либо оговорок, признание права на оговорку позволит некоторым государствам, которые могут иметь определенные правовые проблемы с отдельными положениями проекта Конвенции, стать ее участниками. В предложении обращено внимание на имеющееся в некоторых разделах, например в статье 12, противоречие между Конвенцией и национальным законодательством, что особенно относится к странам, принявшим исламскую правовую систему. Для того чтобы право на оговорку не ограничивало сферу применения проекта Конвенции, в предложении содержится конкретная ссылка на статью 19 Венской конвенции о праве договоров, которая направлена на защиту и сохранение основной цели любой данной конвенции.

39. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету проголосовать по этому предложению (A/CONF.152/C.1/L.60).

40. Предложение отклоняется 23 голосами, против 2 при 7 воздержавшихся.

41. Статья 20 утверждается.

Предложение новой статьи (A/CONF.152/C.1/L.48)

42. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство), внося на рассмотрение предложение его делегации (A/CONF.152/C.1/L.48), говорит, что для конвенций, регулирующих вопросы ответственности, является обычной практикой иметь статью, в которой указывается, куда истец может обратиться с иском. Это делается для того, чтобы избежать различия в национальных нормах в отношении того, когда такие дела могут слушаться в суде. Такое положение помогает истцу, давая ему уверенность в том, что соответствующие суды будут слушать его дело, а также помогает оператору или ответчику в том смысле, что он будет знать, что иски к нему могут быть предъявлены в судах ограниченного числа стран. Это представляется особенно важным в проекте Конвенции, в котором много оставляется на усмотрение национального законодательства и содержится целый ряд неясных мест.

43. Самым подходящим местом для судебного разбирательства по вопросам, связанным с Конвенцией, является место нанесения ущерба или, как это сказано в проекте Конвенции, места оказания транспортных услуг. В предложении Соединенного Королевства предлагается еще один вариант для тех случаев, когда ответчик может иметь лишь небольшой объем операций в стране нанесения ущерба. Однако когда транспортные услуги оператора оказываются только в одном месте, суды этого государства должны быть основным местом судебного разбирательства.

44. Наконец, государства, чьи портовые власти являются государственными органами, могут возражать против предъявления таким властям исковых требований в любом из государств - участников Конвенции ввиду опасности того, что некоторые суды могут вынести решение о возмещении убытков в большом объеме, выходящем за установленные пределы ответственности, а затем могут попытаться обеспечить исполнение этих решений самим этим государством в принудительном порядке. Без статьи, аналогичной той, которая была предложена, один лишь факт того, что какое-либо государство является участником Конвенции, может рассматриваться судами некоторых стран как наделяющий их юрисдикцией, что повлечет за собой те риски, о которых уже говорилось. Предложение Соединенного Королевства, как представляется, дает полезную гарантию и поэтому он рекомендует его вниманию Комитета. Окончательную формулировку можно было бы оставить за Редакционным комитетом, так же как и задачу надлежащего согласования со статьей 2.

45. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ напоминает Комитету, что нормы юрисдикции и компетенции широко обсуждались в Рабочей группе, которая высказалась против их введения на том основании, что по этому вопросу существует большое число как двусторонних, так и многосторонних конвенций, в частности Брюссельская и Луганская конвенции.

46. Г-н ТАРКО (Австрия) говорит, что его делегация не может поддержать это предложение, поскольку по этому вопросу уже существует целый ряд международных конвенций. Включение подобного положения повлекло бы за собой включение других положений о признании и принудительном исполнении, а это лишь усложнит проект Конвенции.

47. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) подтверждает, что включение статьи о компетентной юрисдикции обсуждалось в ходе подготовительной работы над проектом Конвенции. В то время советские эксперты выступали за такую статью, однако большинство членов Рабочей группы ЮНСИТРАЛ выступили против. Поэтому было бы затруднительным вновь открывать обсуждение по этому вопросу, тем более, что предложение Соединенного Королевства носит императивный и исчерпывающий характер, исключающий всякую возможность предъявления исков в какие-либо другие суды, помимо перечисленных, и, как представляется, также исключает возможность прибегания к арбитражу.

48. Г-н ПАМБУ-ЧИВУНДА (Габон) высказывает соображение о том, что, поскольку из статьи 12(1) вытекает, что учреждение судебного разбирательства возможно, в предложении Соединенного Королевства может быть определенная целесообразность, поскольку оно связано с практическими аспектами указанной возможности.

49. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) отмечает, что вопрос о компетентной юрисдикции затруднен, во-первых, тем фактом, что операторы транспортных терминалов связаны с несколькими различными видами транспорта, и, во-вторых, тем обстоятельством, что правила юрисдикционной компетенции в различных государствах различны. Единообразия, которое, как представляется, является целью предложения Соединенного Королевства, в котором не предусматривается арбитражного разбирательства, добиться трудно. По этим причинам его делегация не может поддержать это предложение.

50. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство) снимает свое предложение.

Статья 5 (окончание) (A/CONF.152/C.1/L.49)

51. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на предложение, представленное Марокко (A/CONF.152/C.1/L.49). Отмечая, что поскольку в зале нет представителя Марокко, который мог бы внести это

предложение на рассмотрение, он говорит, что Комитету было бы трудно обсуждать это предложение в данных обстоятельствах.

Статья 12 (окончание) (A/CONF.152/C.1/L.58)

52. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на египетское предложение (A/CONF.152/C.1/L.58). Оно было представлено секретариату после истечения обычного срока представления предложений и слишком поздно для рассмотрения во время обсуждения этой статьи в Комитете. Представитель Египта, безусловно, может представить это предложение на пленарном заседании.

53. Г-н СОЛИМАН (Египет) говорит, что, поскольку его предложение носит редакционный характер, его делегация намеревается его представить незамедлительно для рассмотрения в Редакционном комитете.

54. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ объявляет, что Комитет завершил основную часть своей работы.

Заседание закрывается в 16 час. 00 мин.

17-е заседание

Понедельник, 15 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.17

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 1-16 И 20 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (окончание) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 14

1. Статья 14, приводимая в документе A/CONF.152/L.5, утверждается без комментариев.

РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОГО КОМИТЕТА КОМИТЕТУ (пункт 4 повестки дня) (A/CONF.152/C.1/L.62)

2. Г-н РАО (Индия), выступая в качестве Председателя Редакционного комитета, представляет доклад Комитета, содержащийся в документе A/CONF.152/C.1/L.62. Он говорит, что Редакционный комитет внес в тексты, переданные ему Первым комитетом, несколько изменений, главным образом редакционного характера. Он предлагает Секретарю Редакционного комитета более подробно сообщить Комитету об этих изменениях.

3. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь), выступая в качестве Секретаря Редакционного комитета, говорит, что доклад касается статей 1-16, но не статьи 20, о которой речь идет в докладе Редакционного комитета Второму комитету. В русский, испанский, арабский тексты статей были внесены некоторые незначительные изменения с целью привести их в соответствие с существующей практикой, и по этой же причине было изменено время нескольких глаголов в английском тексте. Все поправки по существу, утвержденные Первым комитетом, были, разумеется, включены в текст: оратор хотел бы обратить внимание лишь на несколько существенных изменений, которые Редакционный комитет внес в текст документа с целью обеспечения большей ясности.

4. Во вступительной фразе пункта 1 статьи 4 Комитет внес некоторые коррективы в тексты на всех других языках, помимо английского, с тем чтобы было более ясно, что выражение "в разумный срок" относится как к ситуации, когда заказчик запрашивает документ, так и к ситуации, когда оператор выдает документ без обращения к нему с просьбой об этом. В первом предложении пункта 2 этой статьи слова "хотя это и может быть опровергнуто" были заменены словами "если он не докажет иного".

5. Во вступительной формулировке статьи 9 слова "в момент передачи груза" были заменены словами "в момент принятия им груза в свое ведение", с тем чтобы лучше отразить ситуацию, предусматриваемую этой статьей.

6. В пункте 1 статьи 10 слова "в течение периода, когда он несет за него ответственность" были заменены словами "как в пределах периода его ответственности за груз, так и

впоследствии", в которых получила отражение поправка Германии к этому положению (A/CONF.152/C.1/L.16), принятая Комитетом в принципе. В пункте 3 этой же статьи слова "Предыдущее предложение не применяется к контейнерам" в целях большей ясности были заменены словами "Это право продажи не применяется к контейнерам".

7. В пункте 4 статьи 12 выражение "заявления, сделанного в письменной форме" было заменено термином "уведомления".

8. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету постатейно рассмотреть текст, подготовленный Редакционным комитетом.

Статья 1

9. Г-н МОРАН (Испания) указывает, что в испанском тексте последнее предложение подпункта (а) следует привести в соответствие с английским текстом, в котором воспроизводится первоначальная формулировка (A/CONF.152/5).

10. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика) поддерживает это предложение.

11. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) просит, чтобы все остальные просьбы об изменениях во всех текстах, помимо английского, с целью привести эти тексты в соответствие с английским были представлены секретариату в письменной форме после заседания.

12. Г-н ТУВАЙАНОНД (Таиланд) предлагает в подпункте (с) слова "идентифицируются как находящиеся" заменить словом "находятся", поскольку это может вызвать противоречивые толкования.

13. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ указывает, что это предложение касается существа: статья уже долго обсуждалась, и прения по ней не могут быть возобновлены. Сейчас Комитет может рассматривать лишь редакционные аспекты этого текста.

14. Статья 1 утверждается.

Статьи 2 и 3

15. Статьи 2 и 3 утверждаются.

Статья 4

16. Г-н АБАСКАЛЬ (Мексика), которого поддерживает г-н МОРАН (Испания), указывает, что необходимо внести изменения в испанский текст пунктов 1 и 2, с тем чтобы привести их в соответствие с английским текстом, который воспроизводит первоначальную формулировку.

17. Статья 4 утверждается.

Статья 5

18. Г-н ЛЕБЕДЕВ (Союз Советских Социалистических Республик) спрашивает, является ли умышленным употребление в пункте 1 фразы "а также за задержку в передаче груза". Он указывает, что в соответствующей фразе в статье 5 Гамбургских правил говорится "а также задержки в сдаче", а в пункте 5 статьи 11 текста Редакционного комитета (A/CONF.152/C.1/L.62) используется выражение "ущерб, вызванный задержкой в передаче груза". Статья 5(1) в ее нынешней формулировке, по-видимому, подразумевает, что оператор несет ответственность за задержку вообще, а не только за ущерб, вызванный задержкой.

19. Г-н КАЦ (Секретарь Первого комитета) говорит, что ни Рабочая группа ЮНСИТРАЛ по международной договорной практике, ни сама Комиссия не намеревались отходить от принципов Гамбургских правил в этом вопросе. Использование в английском тексте слова "fog" вместо слова "fogot" является ошибочным и это необходимо исправить.

20. Статья 5 при условии внесения этого исправления утверждается.

Статьи 6-10

21. Статьи 6-10 утверждаются.

Статья 11

22. Г-жа МАНСУР (Гвинея) указывает, что пункте 4 французского текста после слова "l'exploitant" следует добавить слово "le transporteur", с тем чтобы привести его формулировку в соответствие с английским текстом.

23. Статья 11 при условии внесения этого исправления утверждается.

Статьи 12-16

24. Статьи 12-16 утверждаются.

25. Г-н ЧЖАО Чэнби (Китай) сообщает о ряде поправок, которые его делегация хотела бы внести в китайский текст документа A/CONF.152/C.1/L.62.

26. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) говорит, что делегации будут иметь все возможности для внесения исправлений в тексты статей 1-16 на различных языках до того, как секретариат выпустит документ, содержащий доклад Первого комитета пленарному заседанию Конференции. Секретариат принял к сведению исправления, о которых упоминалось на нынешнем заседании.

27. Г-н СОЛИМАН (Египет) говорит, что целый ряд редакционных замечаний его делегации по арабскому тексту документа A/CONF.152/C.1/L.62 был должным образом принят во внимание.

28. Г-н ИНГРАМ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) хотел бы знать, не должен ли Комитет помимо статей 1-16 утверждать и статью 20.

29. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) говорит, что с технической точки зрения это следовало бы сделать. Однако, учитывая решение Редакционного комитета поменять местами статьи 20 и 21, теперь было бы логичнее, если бы все заключительные положения были утверждены Вторым комитетом.

Заседание закрывается в 11 час. 05 мин.

18-е заседание

Среда, 17 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-н БЕРДО (Франция)

A/CONF.152/C.1/SR.18

РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА КОМИТЕТА ПЛЕНАРНОМУ ЗАСЕДАНИЮ КОНФЕРЕНЦИИ (пункт 5 повестки дня)
(A/CONF.152/11; A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1 и L.2/Add.1-9)

1. Г-н САФАРИАН НЕМАТАБАД (Исламская Республика Иран), Докладчик, обращает внимание на проект доклада Комитета в документе A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1 и L.2/Add.1-9 и на содержащийся в документе A/CONF.152/11 доклад Комитета, посвященный статьям 1-16 проекта конвенции.

2. Г-н КАЦ (Секретарь Комитета) говорит, что по предложению Председателя в целях большей ясности следует вставить новую фразу после первого предложения, содержащегося в пункте 6 части I документа A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1. Новая фраза будет гласить: "Статьи были рассмотрены в следующем порядке: статьи 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 2, 13, 14, 20".

3. Кроме того, пункт 4 документа A/CONF.152/C.1/L.2/Add.1 следует читать: "Первый комитет рассмотрел статью 3 на своих 4 и 7-м заседаниях 4 и 8 апреля 1991 года".

4. Наконец, пункт 4 документа A/CONF.152/C.1/L.2/Add.2 следует читать: "Первый комитет рассмотрел статью 4 на своих 5, 6, 7 и 11-м заседаниях 5, 8 и 10 апреля 1991 года", а в пункте 8 этого же документа слова "подпункт (а)" во втором предложении следует читать "подпункт (b)".

5. Доклад Комитета пленарному заседанию Конференции с внесенными в него поправками принимается.

ЗАВЕРШЕНИЕ РАБОТЫ КОМИТЕТА

6. Г-н РУСТАНД (Швеция) выражает признательность Председателю за весьма компетентное руководство Комитетом в ходе его трудных дискуссий.

7. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ объявляет, что Комитет завершил свою работу.

Заседание закрывается в 10 час. 20 мин.

КРАТКИЕ ОТЧЕТЫ ЗАСЕДАНИЙ ВТОРОГО КОМИТЕТА

1-е заседание

Понедельник, 8 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-жа Е. ВИЛУС (Югославия)

A/CONF.152/C.2/SR.1

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 предварительной повестки дня) (A/CONF.152/C.2/L.1)

1. Предварительная повестка дня (A/CONF.152/C.2/L.1) утверждается.

ВЫБОРЫ ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ И ДОКЛАДЧИКА (пункт 2 повестки дня)

2. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает выдвигать кандидатуры на должности заместителя Председателя и Докладчика.

3. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты Америки) предлагает отложить выборы должностных лиц до проведения всесторонних консультаций.

4. Предложение принимается.

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 17-19 И 21-25 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (A/CONF.152/5, 6 и 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

5. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассматривать проекты статей по очереди.

Статья 17

6. Статья 17 принимается 13 голосами, при этом никто не голосовал против.

Статья 18

7. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на пункт 1, в котором осталось определить, как долго Конвенция будет оставаться открытой для подписания.

8. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что его делегацию удовлетворит применяемое в других транспортных конвенциях правило одного года или, если Комитет сочтет это необходимым, более длительный период.

9. Г-н ГОРОДИССКИЙ (Союз Советских Социалистических Республик) поддерживает предложение об установлении одногодичного периода.

10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, по ее мнению, Комитет согласен в конце статьи 18(1) указать дату 30 апреля 1992 года.

11. Предложение принимается.

12. Статья 18 принимается 13 голосами, при этом никто не голосовал против.

Статья 19

13. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что его делегация представила письменное предложение, текст которого еще не был распространен. Цель предложения - изменить статью 19(3) таким образом, чтобы отразить в ней три критерия применения Конвенции, которые в настоящее время изложены в статье 2, касающейся сферы применения. К этим трем критериям относятся место коммерческого предприятия оператора, территория, где предоставляются транспортные услуги, а также нормы международного частного права. В существующем тексте статьи 19(3) указывается лишь место расположения коммерческого предприятия. Он просит отложить обсуждение статьи 19 до получения текста предложения его делегации в письменном виде.

14. Г-н СЕРВИГОН (Филиппины) говорит, что его делегация представила письменные предложения по статьям 19 и 21, и в этой связи просит отложить их рассмотрение.

15. Предложение принимается.

Статья 22 (A/CONF.152/C.2/L.3, L.4, L.5)

16. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что все три находящиеся на рассмотрении Комитета предложения, которые относятся к статье 22(1) и которые представлены соответственно Соединенными Штатами Америки (A/CONF.152/C.2/L.3), Германией (A/CONF.152/C.2/L.4) и Нидерландами (A/CONF.152/C.2/L.5), касаются необходимого количества ратификационных грамот. Предложение Соединенных Штатов не является поправкой, а лишь выражением поддержки существующего положения о том, что конвенция вступает в силу после того, как пять государств ратифицировали или присоединились к ней. Предложения Германии и Нидерландов идентичны и предусматривают замену в статье 22(1) слова "пятой" словом "пятнадцатой", с тем чтобы для вступления в силу требовалось 15 ратификационных грамот или документов о присоединении.

17. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что предложение его делегации вызвано тем, что конвенции, требующие значительного количества ратификационных грамот, очень долго вступают в силу. Примером является Конвенция о смешанных перевозках 1980 года, которая предусматривает необходимость получения 30 ратификационных грамот и до сих пор не вступила в силу. Рассматриваемый проект конвенции является весьма полезным документом, особенность которого заключается в том, что он касается внутренних дел государств. Поэтому его делегация поддерживает заключение Комиссии в поддержку ратификации пятью государствами.

18. Г-н ХЕНГШТЕНБЕРГ ФОН БОРШТЕЛЛЬ (Германия) говорит, что, хотя он вполне понимает беспокойство Соединенных Штатов, его делегация выступает за увеличение числа ратификационных грамот, при этом разумным количеством является 15 грамот, с тем чтобы обеспечить принятие конвенции большим числом государств. В конвенции будет мало смысла, если ее положения будут применять суды лишь пяти государств.

19. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что его делегация выступает за небольшое число ратификационных грамот по тем же причинам, что и делегация Соединенных Штатов. Конвенция рассматривает преимущественно вопросы международного частного права, в частности внутригосударственного права. Большинство из содержащихся в ней обязательств требуют от государств-сторон приведения их внутренних законодательств в соответствие с конвенцией и, если государства готовы соблюдать ее, то им следует это сделать. Его делегация была бы согласна даже с меньшим количеством ратификационных грамот.

20. Г-н МАРШАЛЛ (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) говорит, что его делегация первоначально полагала, что число ратификационных грамот должно соответствовать числу, предусматриваемому в соответствующих транспортных конвенциях, однако после выступлений предыдущих ораторов готова согласиться с тем, что необходимы 15 ратификационных грамот, ибо это все-таки позволяет обеспечить широкую представительность государств. Конвенция, ратифицированная лишь несколькими государствами, потеряет всякое значение.

21. Г-н ФУДЖИСИТА (Япония) и г-н ЧЖАН Кэнин (Китай) поддерживают текст статьи в существующей формулировке.

22. Г-н СЕРВИГОН (Филиппины), г-н ФАРИДИ АРАГХИ (Исламская Республика Иран) и г-жа ШТРОЛЬЦ (Австрия) поддерживают предложения Германии и Нидерландов.

23. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает членам Комитета провести голосование по предложениям Германии и Нидерландов.

24. Предложение Германии, содержащееся в документе A/CONF.152/C.2/L.4, и предложение Нидерландов, содержащееся в документе A/CONF.152/C.2/L.5, отклоняются 8 голосами против 5.

25. Статья 22 принимается 8 голосами против 3 при 1 воздержавшемся.

Статья 23

26. Статья 23 принимается 13 голосами, при этом никто не голосовал против.

Статья 24

27. Г-н ФАРИДИ АРАГХИ (Исламская Республика Иран), поддержанный г-ном АСТАПЕНКО (Белорусская Советская Социалистическая Республика), предлагает в статью 24(7) добавить формулировку, предусматривающую, что депозитарий будет уведомлять государства-стороны о вступлении в силу поправок.

28. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что, по ее мнению, существующая практика деятельности Генерального секретаря в качестве депозитария предполагает уведомление всех государств-сторон о вступлении в силу поправок.

29. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что если в Венской конвенции о праве международных договоров содержится положение о том, чтобы уведомлять государства об их обязательствах, то он считает это достаточным. Необходимо иметь возможность скорейшего внесения корректировок в обсуждаемую конвенцию, поэтому он поддерживает существующую формулировку статьи 24(7).

30. Г-н ФАРИДИ АРАГХИ (Исламская Республика Иран) говорит, что поскольку уже существует практика уведомления депозитарием о вступлении в силу поправок, то он может согласиться с существующей формулировкой пункта 7.

31. Г-н МАРШАЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что включение статьи 24(2), возможно, приведет к созыву ненужного совещания. Вопрос о возможности изменения сумм, предусматриваемых в статье 6, в достаточной степени рассматривается в статьях 23(1) и 24(1); поэтому статья 24(2) не нужна.

32. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что серьезной проблемой некоторых других конвенций является нечеткое определение сумм и что пределы ответственности необходимо периодически пересматривать. Поэтому он поддерживает существующий текст проекта.

33. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ обращает внимание на резолюцию 37/107 Генеральной Ассамблеи, касающуюся положений в отношении счетной единицы и корректировки пределов ответственности, принятых Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, в которой рекомендуется, чтобы во всех международных конвенциях, имеющих положения о пределе ответственности, содержался пункт, подобный тому, который обсуждается.

34. Г-н МАРШАЛЛ (Соединенное Королевство) говорит, что поскольку его предложение поддержки не получило, то он снимает его.

35. Статья 24 принимается 12 голосами, при этом никто не голосовал против.

Статья 25

36. Статья 25 принимается 12 голосами, при этом никто не голосовал против.

Заседание закрывается в 11 час. 00 мин.

2-е заседание

Среда, 10 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-жа Е. ВИЛУС (Югославия)

A/CONF.152/C.2/SR.2

ВЫБОРЫ ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ И ДОКЛАДЧИКА (пункт 2 повестки дня) (окончание)

1. Г-н ХОРНБИ (Канада) предлагает кандидатуру г-на Фуджисита (Япония) на должность заместителя Председателя.

2. Г-н ГОРОДИССКИЙ (Союз Советских Социалистических Республик) предлагает кандидатуру г-жи Штрольц (Австрия) на должность Докладчика.

3. Г-н Фуджисита (Япония) и г-жа Штрольц (Австрия) избираются соответственно заместителем Председателя и Докладчиком.

РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 17-19 и 21-25 ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (пункт 3 повестки дня) (окончание) (A/CONF.152/5, 6, 7 и Add.1 и Add.1/Corr.1 и Add.2)

Статья 19 (A/CONF.152/C.2/L.7)

4. Г-н ХОРНБИ (Канада) говорит, что цель предлагаемой поправки к пункту 3 статьи 19 состоит в том, чтобы отразить в этой статье критерии сферы применения конвенции, которые содержатся в подпунктах (a), (b) и (c) пункта 1 статьи 2.

5. В соответствии с установившейся практикой принято включать в конвенцию, касающуюся международного частного права, то или иное положение из федерального законодательства государства, и принятие предлагаемой им поправки будет содействовать присоединению его стороны к конвенции.
 6. Он надеется, что Комитет поддержит это предложение с небольшими изменениями, внесенными Редакционным комитетом.
 7. Г-н ФУДЖИСИТА (Япония) поддерживает предлагаемую поправку, но при этом считает, что необходимо в начале подпункта (b) включить слово "если". Однако принятие решения по этому вопросу можно оставить за Редакционным комитетом.
 8. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) поддерживает данное предложение, поскольку, по его мнению, оно будет способствовать более широкому применению конвенции.
 9. Г-н ЧЖАН Кэнин (Китай) поддерживает предложение Канады.
 10. Г-н ГОРОДИССКИЙ (Советский Союз) высказывает определенные оговорки в отношении этого предложения. Хотя он и согласен, что положения статей 2 и 19 должны соответствовать друг другу, однако Комитет 1 еще не принял решения по статье 2.
 11. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что статьи 2 и 19 действительно тесно взаимосвязаны и Комитет 1 еще не рассматривал статью 2. Однако представитель Канады указал, что его предложение может быть скорректировано Редакционным комитетом. Редакционному комитету можно поручить проработать формулировку этого предложения, с тем чтобы привести его в соответствие с любыми изменениями, которые Комитет 1 может внести в текст статьи 2. Она предлагает Комитету утвердить предложение Канады при этом понимании.
 12. Г-н ХОРНБИ (Канада) подтверждает, что резюме, сделанное Председателем, точно отражает его позицию.
 13. Предложение Канады принимается при условии, что Редакционный комитет внесет в него изменения, 9 голосами против 1 при 3 воздержавшихся.
- Статья 21 (A/CONF.152/C.2/L.6, L.8)
14. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету сначала обсудить поправку Филиппин (A/CONF.152/C.2/L.8), поскольку она дальше всего отходит от первоначального текста проекта.
 15. Г-н БЕЛЛО (Филиппины) говорит, что цель статьи 20 состоит в том, чтобы не допустить внесения оговорок в текст конвенции. Однако статья 21 предусматривает такую лазейку для оговорок, поскольку заявления можно делать в форме оговорок, и в связи с этим предлагается статью исключить.
 16. Г-н ФУДЖИСИТА (Япония) говорит, что он не считает, что статья 21 является несовместимой со статьей 20, поскольку слово "заявления" относится только к заявлениям, представляемым на основании положений статьи 19, а не любое толковательное заявление, представляемое в контексте публичного международного права.
 17. Г-н ХОРНБИ (Канада) указывает, что статьи, практически аналогичные статьям 20 и 21, можно найти в Конвенции Организации Объединенных Наций по договорам международной купли-продажи товаров (Вена, 1980 год). Поэтому наличие таких статей является общепринятой практикой для конвенций, принимаемых в области права международной торговли.
 18. Г-н ЧЖАН Кэнин (Китай) говорит, что он разделяет мнение представителя Японии в том смысле, что заявления, о которых говорится в статье 21, соответствуют заявлениям, о которых говорится в статье 19. Поэтому они не противоречат тексту статьи 20.
 19. Г-н СОЛИМАН (Египет) говорит, что он считает статью 21 ясной и четкой. Ее следует сохранить в ее нынешней формулировке.
 20. Г-н АСТАПЕНКО (Белорусская Советская Социалистическая Республика) говорит, что он также считает, что между статьями 20 и 21 нет прямой связи. Однако для того, чтобы избежать путаницы и пояснить, что под заявлениями, упомянутыми в статье 21, имеется в виду заявление, упомянутое в статье 19, он предлагает перестроить текст проекта конвенции, с тем чтобы эти две статьи следовали одна за другой и чтобы между ними больше не стояла статья 20. Такое решение может оказаться приемлемым для Филиппин.

21. Г-н КЕЙНАН (Израиль) говорит, что с учетом доводов, высказанных Египтом и Канадой, статью 21 следует оставить в ее первоначальном виде.
22. Г-н БЕЛЛО (Филиппины) говорит, что его основное возражение в отношении статьи 21 заключается в том, что в ней говорится о заявлениях в отношении конвенции в целом; и можно согласиться с тем, что применение этих заявлений ограничивается статьей 19.
23. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что, как представляется, возникает определенная путаница в отношении употребления слова "заявление". В договорной практике государство имеет право делать заявления в отношении того толкования, которое они придают той или иной конвенции, и такое заявление будет оставаться в силе, если только против не выступят другие договаривающиеся государства. Вот почему заявления, упомянутые в статье 21, относятся не только к статье 19, но и ко всей конвенции. Поэтому статью 21 следует оставить без изменений.
24. Г-н ФАРИДИ АРАГХИ (Исламская Республика Иран) говорит, что данную статью следует оставить в неизменном виде.
25. Г-н БЕЛЛО (Филиппины) говорит, что пояснение представителя Соединенных Штатов подкрепляет его озабоченность по поводу импликаций формулировки статьи 21, однако, в связи с отсутствием поддержки своему предложению, он снимает его.
26. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть поправку к пунктам 1 и 4 статьи 21, предложенную Японией (A/CONF/152/C.2/L.6).
27. Г-н ФУДЖИСИТА (Япония) говорит, что поправка его делегации призвана пояснить тот момент, что заявления, упомянутые в статье 21, соответствуют только тем заявлениям, которые предусматриваются в статье 19. Положения, аналогичные тем, которые содержатся в статьях 19 и 21, содержатся во многих международных конвенциях, и он не согласен с той точкой зрения, что толковательные заявления могут иметь место на основании положений статьи 21 и особенно ее пунктов 3 и 4.
28. Г-н СОЛИМАН (Египет) говорит, что заявления, упомянутые в статье 21, относятся к тексту конвенции в целом. Поэтому текст статьи должен быть оставлен без изменения.
29. Г-н АСТАПЕНКО (Белорусская Советская Социалистическая Республика) поддерживает предлагаемую поправку. Речь идет о вопросе существа. Что касается выступления представителя Соединенных Штатов в отношении толковательных заявлений, то в Венской конвенции о праве международных договоров в разделе 3 ее части III "Толкование договоров" нигде не содержится ссылки на заявления. Поэтому нельзя считать приемлемым использование заявления для такой цели в международном договоре. Единственный путь для государства высказать возражение на данное положение в той или иной конвенции будет состоять в том, чтобы сделать оговорку, однако в данном случае оговорки исключены. И хотя ничто не препятствует тому, чтобы Конференция приняла положения, позволяющие государствам делать заявления относительно их толкования текста конвенции, такое положение будет противоречить намерению ее авторов, которое заключается в том, чтобы положения статьи 21 относить исключительно к статье 19.
30. Г-н ЧЖАН Кэнин (Китай) поддерживает поправку Японии и соглашается с предложением представителя Белорусской ССР относительно того, что статьи 19 и 21 должны стоять рядом.
31. Г-н ЛАРСЕН (Соединенные Штаты) говорит, что ссылка представителя Белорусской ССР на действие заявлений в Венской конвенции по праву международных договоров является правильной. В этой связи он больше не возражает против поправки Японии.
32. Г-н ГОРОДИССКИЙ (Советский Союз) говорит, что поправка Японии является вполне приемлемой. Однако есть и другие статьи в проекте конвенции, такие, как статья 23 ("Пересмотр и внесение поправок"), для которой может иметь значение статья 21. Поэтому представляется целесообразным сохранить первоначальную формулировку.
33. Г-н ЧЖАН Кэнин (Китай) говорит, что представитель Советского Союза сделал важное замечание. Однако, по его мнению, это возражение можно снять, если в поправке Японии оставить свободное место после цифры 19, с тем чтобы вставить цифры других соответствующих статей.
34. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ставит поправку Японии (A/CONF/152/C.2/L.6) на голосование при том понимании, что вопрос о возможном изменении порядка следования статей 19, 20 и 21 и упоминании любой другой статьи в статье 21 будет передан Редакционному комитету.
35. При таком понимании поправка принимается 9 голосами против 5.

Заключительная формула

36. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть последние два пункта проекта конвенции.
37. Последние два пункта (заключительная формула) принимаются и передаются Редакционному комитету при том понимании, что позднее будут вставлены данные о месте и времени.

Заседание закрывается в 11 час. 00 мин.

3-е заседание

Пятница, 12 апреля 1991 года, 9 час. 30 мин.

Председатель: г-жа Е. ВИЛУС (Югославия)

A/CONF.152/C.2/SR.3

РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОГО КОМИТЕТА КОМИТЕТУ (пункт 4 повестки дня)

1. Г-н САГАЙДАЧНЫЙ (Секретарь Комитета) информирует Комитет о том, что доклад Редакционного комитета Второму комитету будет представлен на рассмотрение Комитета до того, как тот передаст статьи конвенции на рассмотрение пленарных заседаний, и в этой связи в доклад Комитета будет включен соответствующий пункт.

РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА КОМИТЕТА ПЛЕНАРНОМУ ЗАСЕДАНИЮ КОНФЕРЕНЦИИ (пункт 5 повестки дня)
(A/CONF.152/C.2/L.2 и Add.1-3)

2. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ предлагает Комитету рассмотреть проект доклада Комитета пленарному заседанию Конференции.

I. Введение (A/CONF.152/C.2/L.2)

3. Введение принимается.

II. Рассмотрение Вторым комитетом проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (A/CONF.152/C.2/L.2 и Add.1-3)

Статьи 17 и 18 (A/CONF.152/C.2/L.2)

4. Раздел проекта доклада, касающийся статей 17 и 18, принимается.

Статьи 19 и 21 (A/CONF.152/C.2/L.2/Add.1)

5. Г-н АСТАПЕНКО (Белорусская Советская Социалистическая Республика) говорит, что, хотя он согласен с разделом проекта доклада, касающимся статьи 21, в связи с поправками к этой статье встает вопрос редакционного плана. Поскольку поправка Японии к статье 21(1) устанавливает теперь четкую связь со статьей 19, то положение статьи 21(2), касающееся уведомления о заявлениях, является в целом излишним, так как оно почти повторяет пункт 2 статьи 19. Поэтому он предлагает исключить пункт 2 статьи 21 и в целях согласования в статью 19(2) после слова "доводятся" включить слова "в письменной форме".

6. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ говорит, что предложения Комитета по всем статьям будут переданы на рассмотрение Редакционного комитета. Она считает, что Комитет согласен передать предложение представителя Белорусской ССР на рассмотрение Редакционного комитета.

7. Предложение принимается.

8. Раздел проекта доклада, касающийся статей 19 и 21, принимается.

Статьи 22-25 (A/CONF.152/C.2/L.2/Add.2)

9. Раздел проекта доклада, касающийся статей 22-25, принимается.

Заключительные, формальные положения конвенции (A/CONF.152/C.2/L.2/Add.3)

10. Раздел проекта доклада, касающийся заключительных, формальных положений конвенции, принимается.

11. Доклад Комитета принимается при условии, что будет рассмотрен доклад Редакционного комитета Комитету.

Заседание закрывается в 10 час. 25 мин.

4-е заседание

Понедельник, 15 апреля 1991 года, 11 час. 45 мин.

Председатель: г-жа Е. ВИЛУС (Югославия)

A/CONF.152/C.2/SR.4

РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОГО КОМИТЕТА КОМИТЕТУ (пункт 4 повестки дня) (окончание) (A/CONF.152/C.2/L.9)

1. Г-н РАО (Индия), выступая в качестве Председателя Редакционного комитета, представляет доклад Редакционного комитета Второму комитету (A/CONF.152/C.2/L.9) и предлагает, чтобы секретарь Редакционного комитета указал изменения, внесенные последним в текст статей, утвержденных Вторым комитетом.
2. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь), выступая в качестве секретаря Редакционного комитета, говорит, что Комитет заполнил два пропуска в пункте 1 статьи 18, вставив полное название Конференции и слова "30 апреля 1992 года". После некоторой дискуссии, вызванной внесенным во Втором комитете предложением делегации Белоруссии (A/CONF.152/C.2/SR.3), Редакционный комитет постановил исключить из статьи 19(2) слова "Эти заявления доводятся до сведения депозитария и в них" заменить словами "В этих заявлениях". В текст статьи 19(3), переданный Редакционному комитету Вторым комитетом с учетом решения Первого комитета по статье 2, никаких изменений внесено не было.
3. В статье 20, которая ранее была статьей 21, Редакционный комитет по просьбе Второго комитета заменил слова "на основании настоящей Конвенции" в пунктах 1 и 4 словами "на основании статьи 19". По предложению Второго комитета он также поменял местами статьи 20 и 21, а в статье 25 сделал ссылку на пункт 8 статьи 24. Дата в предпоследнем положении Конвенции будет поставлена после церемонии подписания.
4. Отвечая г-ну ТУВАЙАНОНДУ (Таиланд), г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) поясняет, что дата 30 апреля 1992 года была вставлена в статью 18(1) после того, как во Втором комитете была достигнута договоренность о том, что Конвенция должна оставаться открытой для подписания приблизительно в течение одного года после заключительного заседания Конференции.
5. Статьи 17-25 утверждаются.

РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА КОМИТЕТА ПЛЕНАРНОМУ ЗАСЕДАНИЮ КОНФЕРЕНЦИИ (пункт 5 повестки дня) (окончание) (A/CONF.152/C.2/L.2 и Add.1-3)

6. Г-н САГАЙДАЧНЫЙ (Секретарь Комитета) говорит, что Комитет принял разделы I и II своего доклада на предыдущем заседании. Он предлагает Комитету добавить к докладу следующий текст:

"III. Рассмотрение доклада Редакционного комитета Комитету

На своем 4-м заседании, состоявшемся 15 апреля 1991 года, Второй комитет получил доклад Редакционного комитета Второму комитету, содержащий тексты статей 17-25, утвержденные Редакционным комитетом (A/CONF.152/C.2/L.9). Второй комитет передает эти статьи пленарному заседанию".

7. Раздел III доклада Комитета принимается.

8. Г-н ЧЖАН Кэнин (Китай) говорит, что его делегация с удивлением обнаружила, что в китайском тексте документа A/CONF.152/C.2/L.9 тексты статей 17-25 воспроизводятся в том виде, в каком они фигурируют в документе A/CONF.152/5.

9. Г-н БЕРГСТЕН (Исполнительный секретарь) говорит, что все необходимые исправления в текстах статей 17-25 на различных языках должны быть доведены до сведения секретариата. Они будут включены в документ, содержащий окончательный вариант доклада Второго комитета пленарному заседанию Конференции.

ЗАВЕРШЕНИЕ РАБОТЫ КОМИТЕТА

10. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ объявляет, что Комитет завершил свою работу.

Заседание закрывается в 12 час. 15 мин.

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم . استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب الى : الأمم المتحدة ، قسم البيع في نيويورك أو 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.