



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
31 July 2008

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли Сорок первая сессия

Краткий отчет о 868-м заседании,

состоявшемся в Центральном учреждении, Нью-Йорк, во вторник, 17 июня 2008 года, в 15 ч. 00 м.

Председатель: г-н Ильескас (Испания)

Содержание

Окончательная доработка и принятие проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (*продолжение*)

В настоящий отчет могут вноситься поправки.

Поправки должны представляться на одном из рабочих языков. Они должны быть изложены в пояснительной записке, а также внесены в один из экземпляров отчетов. Поправки должны направляться *в течение одной недели с момента выпуска настоящего документа* на имя начальника Секции редактирования официальных отчетов, комната DC2-750 (Chief, Official Records Editing Section, room DC2-750, 2 United Nations Plaza).

Все поправки к отчетам о заседаниях этой сессии будут сведены в единый документ, содержащий только исправления, который будет издан вскоре после окончания этой сессии.

08-38638 (R)



Заседание открывается в 15 ч. 10 м.

Окончательная доработка и принятие проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (продолжение) (A/CN.9/642, A/CN.9/645 и A/CN.9/658 и Add.1–13)

Проект статьи 14 (Конкретные обязательства)
(продолжение)

1. **Г-н Оярсабал** (наблюдатель от Аргентины) говорит, что, пытаясь разрешить сомнения, выраженные, в частности, африканскими государствами, делегация его страны предлагает вставить в пункт 2 текст примерно следующего содержания "в той степени, которая определяется конкретными характеристиками груза", с тем чтобы пояснить, что перевозчик или грузоотправитель могут оговорить, что погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза должны выполняться только грузоотправителем, если это обуславливается конкретными характеристиками груза. Оратор также предлагает поправку к заголовку проекта статьи 14, с тем чтобы он читался следующим образом: "Обязательства по надлежащему и тщательному получению, погрузке, обработке, укладке, перевозке, хранению груза, уходу за ним, а также его выгрузке и сдаче", и исключение слова "конкретные" из заголовка проекта статьи 15, с тем чтобы он читался следующим образом: "Обязательства, применимые в отношении морского рейса".

2. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что целью пункта 2 является ограничение пункта 1; не преследуется цель возложения обязательств на грузополучателя. Делегация его страны пояснила это в ходе проходившего в рамках Рабочей группы обсуждения пункта 2 проекта статьи 45, который в конечном итоге был исключен. Все аспекты ответственности грузополучателя будут регулироваться внутренним правом. В связи с этим оратор отправляет Комиссию к пунктам 148–150 Отчета Рабочей группы (A/CN.9/645).

3. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что критические замечания относительно заголовка проекта статьи обоснованы; обязательство по перевозке груза является не конкретным, но основным обязательством перевозчика. Делегация страны оратора, вследствие этого, поддерживает предложение, сделанное представителем Швеции на утреннем заседании (A/CN.9/SR.867), о внесении поправки в заголовок, с тем чтобы он читался следующим образом: "Обязательства в отношении груза".

4. Оратор также принимает точку зрения делегации Италии, высказанную на утреннем заседании (A/CN.9/SR.867), о важности рассмотрения взаимосвязи между пунктом 2 статьи 14 и пунктом 3 проекта статьи 12, из-за которого невозможно завершить рассмотрение вопроса об ответственности в отношении погрузки и выгрузки груза. Однако эта взаимосвязь не вполне ясна и, возможно, необходимо ее дальнейшее рассмотрение. Поскольку текст уже содержит это конкретное положение о погрузке и выгрузке, делегация страны оратора может поддержать сохранение текущего варианта пункта 2 проекта статьи 14 при условии исключения ссылки на грузополучателя. В противоположность интерпретации Швейцарии делегация страны оратора полагает, что пункт 2 действительно создает впечатление, что на грузополучателя может быть возложено некое обязательство в силу письменного соглашения между перевозчиком и грузоотправителем.

5. **Г-н Серрано Мартинес** (Колумбия) говорит, что в пункте 1 проекта статьи 14 четко определяются обязательства перевозчика, в отличие от Гаагско-Висбийских правил, которые в этом отношении являются неопределенными. В пункте 2 отражен примат воли как перевозчика, так и грузоотправителя, поскольку перевозчик и грузоотправитель могут договориться о том, что грузоотправитель, документарный грузоотправитель или грузополучатель будет выполнять определенные конкретные обязательства. Делегация страны оратора в связи с этим поддерживает текущий вариант и заголовка, и текста проекта статьи 14.

6. **Председатель** говорит, что, поскольку ни одно из предложений не получило широкой поддержки, ему представляется, что большинство делегаций предпочитают сохранить текущий вариант текста.

7. *Проект статьи 14 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 15 (Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса)

8. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что общая ссылка на "надлежащую осмотрительность" во введении проекта статьи 15 является недостаточной, поскольку надлежащая осмотрительность определяется рядом различных критериев. Вследствие этого оратор предлагает вставить после слов "надлежащую осмотрительность" ссылку на основополагающие стандарты безопасности на море.

9. **Г-н Амаду Кане Диалло** (Сенегал) говорит, что, так же как другие делегации предложили включить в

заголовок проекта статьи 14 ссылку на обязательства, касающиеся груза, заголовок проекта статьи 15 может включать ссылку на обязательства, касающиеся морского судна. Такая формулировка более точно отражала бы содержание проекта рассматриваемой статьи.

10. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что проект статьи 15 для делегации его страны является приемлемым. Вместе с тем оратор желал бы внести ряд незначительных редакционных поправок в подпункт с). Согласно представленной редакции предполагается, что контейнеры являются составной частью морского судна; существует множество примеров, когда стороны превращали этот довод в предмет судебного спора. Во избежание любой двусмысленности оратор предлагает внести поправку в начало подпункта, с тем чтобы он читался следующим образом: "обеспечения и поддержания надлежащего состояния и безопасности трюмов и всех других частей морского судна, на котором перевозится груз, а также любых контейнеров, предоставленных перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз...".

11. На двадцать первой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) делегации Дании и Швеции предложили изменить определение "контейнер", так чтобы включить дорожные и железнодорожные грузовые транспортные средства. Рабочая группа решила, что адекватность данного определения будет рассматриваться в рамках каждого положения, в котором встречается слово "контейнер". Подпункт с) проекта статьи 15 является положением, для которого адекватность расширения данного определения еще не рассматривалась. Вследствие этого оратор предлагает при рассмотрении проекта статьи 15 принять во внимание изменение определения "контейнер".

12. **Г-н Цанцалос** (Греция) говорит, что для обеспечения широкого принятия новой конвенции международным сообществом она должна гарантировать оптимальный баланс прав и обязанностей и, следовательно, справедливое распределение рисков между сторонами договора перевозки. В этом контексте проект статьи 15 создает дисбаланс интересов перевозчиков, с одной стороны, и грузоотправителей, с другой стороны.

13. Греция уже сделала оговорки относительно расширения обязательств перевозчика в отношении проявления надлежащей осмотрительности по обеспечению мореходного состояния морского судна на протяжении всего рейса. Как указано в ее письменных замечаниях по данному проекту конвенции (A/CN.9/658/Add.10, пункт 4), в силу этих и других

новых элементов на перевозчика ляжет большая ответственность по сравнению с той, которая предусмотрена существующей международной практикой (то есть Гаагско-Висбийскими правилами), что означает изменение в распределении рисков между сторонами. По этой причине делегация страны оратора предпочла бы, чтобы это обязательство не было включено в проект конвенции. Вместе с тем оратор не имеет намерения возобновлять в данный момент обсуждение. Делегация его страны поддерживает незначительные редакционные поправки, предложенные делегацией Нидерландов.

14. **Г-н Биго** (наблюдатель от Кот-д'Ивуара) спрашивает, может ли секретариат проверить текст на французском языке, в частности подпункт с), поскольку представленная формулировка не ясна.

15. **Председатель** говорит, что просьба принята к сведению.

16. **Г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании), отвечая представителю Нидерландов, говорит, что, насколько он помнит, Рабочая группа согласилась не расширять определение "контейнер" как таковое, но рассматривать адекватность определения в каждой статье и добавлять ссылку на дорожные и железнодорожные грузовые транспортные средства, если это обусловлено контекстом. Такая ссылка в рассматриваемой статье не требуется, поскольку перевозчики редко сталкиваются с доставкой дорожных или железнодорожных грузовых транспортных средств грузополучателям. С другой стороны, если такая практика существует или возникнет в будущем, то дорожные и железнодорожные грузовые транспортные средства должны рассматриваться таким же образом, как контейнеры. Делегация страны оратора готова обсуждать расширение определения в подпункте с) проекта статьи 15 согласно предложению Нидерландов. При этом делегация страны оратора полностью поддерживает незначительные редакционные поправки, предложенные Нидерландами.

17. **Г-н Ким** Бон-хюн (Республика Корея) поддерживает редакционные поправки, предложенные наблюдателем от Нидерландов.

18. **Г-н Берлинджери** (Италия) говорит, что делегация его страны поддерживает первое предложение Нидерландов, а именно включить в подпункт с) статьи 15 ссылку следующего содержания: "трюмов и всех других частей морского судна, на котором перевозится груз, а также любых контейнеров, предоставленных перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз". Вместе с тем ссылка на

дорожные и железнодорожные грузовые транспортные средства, уместная в каком-то ином месте в тексте, не требуется для статьи 15, поскольку доставка перевозчиком таких транспортных средств была бы довольно необычной.

19. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что делегация ее страны могла бы поддержать первое предложение Нидерландов, но была бы признательна за разъяснение относительно точной формулировки ссылки на дорожные и железнодорожные грузовые транспортные средства.

20. **Г-н Шарма** (Индия) говорит, что Дания и Италия были правы по вопросам, которые они подняли: в действительности в Рабочей группе было достигнуто согласие о том, чтобы не менять определение "контейнер" в целях охвата дорожных и железнодорожных грузовых транспортных средств, а принимать решение о включении ссылки по мере рассмотрения каждой статьи. Включение такой ссылки в проект статьи 15 не оправдано, поскольку весьма редки случаи доставки перевозчиками дорожных или железнодорожных грузовых транспортных средств.

21. Что касается введения, в котором определяется, что "перевозчик обязан... проявлять надлежащую осмотрительность", то оратор хотел бы знать, означает ли это обязательство перевозчика проявление надлежащей осмотрительности или в действительности это выполнение функций, перечисленных в подпунктах а), b) и с), другими словами, обеспечение и поддержание мореходного состояния морского судна и т. д.

22. **Г-н Оярсабал** (наблюдатель от Аргентины) говорит, что обязательство, налагаемое на перевозчика, по проявлению надлежащей осмотрительности действительно представляется обязательством осуществления мер. Делегация страны оратора считает, что содержанием обязательства должен быть результат: от перевозчика должно требоваться, чтобы морское судно находилось в мореходном состоянии, и перевозчик должен считаться ответственным за последствия в случае, если мореходное состояние судна не обеспечено.

23. **Г-н Цанцалос** (Греция) говорит, что делегация его страны могла бы поддержать предложения Нидерландов, но она не выступает за изменение определения "контейнер".

24. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что делегация его страны поддерживает первое предложение Нидерландов, которое исключает для истцов возможность утверждения того, что контейнеры

являются частью морского судна. В противном случае должна быть сохранена нынешняя редакция, в частности слова "в ходе морского рейса". Требование о том, что надлежащая осмотрительность должна проявляться в ходе морского рейса, является важным положительным изменением в морском праве.

25. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что первое предложение Нидерландов не направлено на изменение содержания, но является необходимым пояснением, с тем чтобы контейнеры не рассматривались составной частью морского судна; делегация его страны могла бы поддержать это предложение. Она могла бы также поддержать по существу второе предложение, но предпочла бы реализовать его не путем изменения определения "контейнер", а включением в подпункт с) ссылки на дорожные и железнодорожные грузовые транспортные средства. Действительно, доставка перевозчиком дорожных или железнодорожных грузовых транспортных средств является редким случаем, но если это случится, перевозчик должен считаться обязанным содержать их в надлежащих условиях.

26. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что делегация его страны согласна с представителем Нидерландов в том, что формулировка должна соответствовать преобладающей ситуации. Оратор предлагает исключить слова "в которых или на которых перевозится груз" в первом случае их появления в подпункте с).

27. **Председатель** говорит, что, как представляется, Комиссия утверждает предложение об изменении первой части подпункта с) проекта статьи 15, так чтобы он читался следующим образом: "обеспечения и поддержания надлежащего состояния и безопасности трюмов и всех других частей морского судна, на котором перевозится груз, а также любых контейнеров, предоставленных перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз...". Однако очевидно, что по остальным поправкам консенсус не достигнут.

28. *Проект статьи 15, с поправками, утверждается по существу.*

Проект статьи 16 (Груз, который может стать опасным)

29. **Г-н ас-Саид** (Египет) полагает, что в конце проекта статьи 16 должна быть добавлена оговорка о том, что для уклонения от ответственности в той мере, которая предусмотрена данной статьей, перевозчик должен заявить, что он не осведомлен о том, что груз является опасным или может стать опасным, и если перевозчик

принимает меры, приводящие к повреждению груза, он должен обосновать эти меры и объяснить невозможность принятия менее радикальных мер.

30. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что сомнение может вызывать то, что проект статьи 16 предоставляет перевозчику слишком большую свободу действий в отношении уничтожения груза, поскольку подпункт о) пункта 3 проекта статьи 18 освобождает перевозчика от ответственности за действия "во исполнение правомочий, предусмотренных в статьях 16 и 17". Но если перевозчик принял груз и был информирован грузоотправителем в соответствии с проектом статьи 33 о том, что груз в силу своей природы или характера представляет опасность, но не принял должных мер, вероятно, перевозчик должен нести ответственность за последующее уничтожение этого груза на том основании, что этот груз является опасным или может стать таковым. Делегация страны оратора могла бы, вследствие этого, поддержать предложение о включении оговорки о том, что условием уклонения перевозчика от ответственности должна быть его неосведомленность об опасном характере груза. Обоснование разумной необходимости принятых мер, вместе с тем, должно рассматриваться в ходе судебного спора.

31. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что в целом система является согласованной и правильной. Проект статьи 16 составляет часть главы 4, посвященной обязательствам перевозчика, которые имеют решающее значение для обеспечения мореходного состояния судна и надлежащего отношения к грузу. В проекте данной статьи лишь указано, что само по себе уничтожение груза необязательно означает нарушение обязательства перевозчика. С другой стороны, глава 5 посвящена ответственности перевозчика за потерю или повреждение груза или задержку в его сдаче и разрешает выраженные сомнения.

32. Проект статьи 16 не применяется к грузам, как таковым являющимся опасными, которые зачастую необходимо перевозить при ведении торговли, но к грузам, которые действительно становятся или могут стать опасными в процессе перевозки. В таких случаях обязательством перевозчика является принятие мер для защиты морского судна, экипажа и прочего груза, даже если при этом придется пожертвовать этим грузом. Несмотря на освобождение от ответственности, допускаемое подпунктом о) пункта 3 проекта статьи 18, перевозчик не освобождается от проверки разумной необходимости, предусмотренной в проектах статей 16 и 17, или иных проверок, указанных в пунктах 4 и 5 проекта статьи 18. Кроме того, если грузоотправитель

надлежащим образом уведомил перевозчика в соответствии с проектом статьи 33 о том, что подлежащий перевозке груз в силу своей природы представляет опасность, перевозчик не может возбуждать против грузоотправителя иск об ответственности. Следовательно, существует большое число проверок правомочий перевозчика относительно повреждения или уничтожения груза, и нет необходимости менять текст проектов статей 16 и 17.

33. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что делегация его страны согласна с тем, что система, в целом, является адекватной и нет необходимости ее изменять. В ситуации, когда перевозчик принял опасный груз после того, как грузоотправитель уведомил его об опасной природе груза, перевозчик определенно будет нести ответственность в отношении принятия надлежащих мер безопасности, и, если перевозчик способствует возникновению условий, требующих повреждения или уничтожения груза, он будет нести ответственность согласно подпункту а) пункта 4 проекта статьи 18, невзирая на освобождение от ответственности согласно подпункту о) пункта 3 и правомочий, предоставляемых проектами статей 16 и 17.

34. **Г-н Берлинджери** (Италия) говорит, что можно представить две ситуации. Если на морское судно погружен, и перевозчик знает об этом, потенциально опасный груз, которым впоследствии на море было пожертвовано, и если перевозчик не может доказать, что опасность возросла во время рейса, перевозчик будет нести ответственность согласно проекту статьи 18. Вместе с тем, если ситуация меняется так, что теоретическая опасность, созданная этим грузом, становится реальной, например если груз взрывается или возгорается, и груз приносится в жертву во избежание дальнейшего ущерба, признание ответственным перевозчика будет равносильным переводу ответственности с грузоотправителя на перевозчика, что неприемлемо. Проект статьи 16 следует оставить без изменений.

35. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что проект статьи 16 предусматривает ситуацию, когда перевозчик не понимает, что груз создает потенциальную опасность; ситуация, предусматриваемая в проекте статьи 18, совершенно иная. Комиссии придется решить, как следует отразить эту разницу в проектах статей.

36. **Председатель** замечает, что предложенные поправки не получили значительной поддержки.

37. *Проект статьи 16 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 17 (Пожертвование грузом во время морского рейса)

38. **Г-жа Даунинг** (Австралия), обращая внимание на пункты 28–30 замечаний делегации ее страны по проекту конвенции (A/C.9/658), говорит, что сфера применения проекта статьи 17 является более широкой по сравнению с трактовкой данного вопроса согласно Гаагско-Висбийским правилам или Гамбургским правилам и будет защищать грузоотправителей в меньшей степени, чем действующие нормы международного права.

39. *Проект статьи 17 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Заседание прерывается в 16 ч. 30 м. и возобновляется в 17 ч. 00 м.

Проект статьи 18 (Основания ответственности)

40. **Г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал), обращая внимание на пункты 8–12 замечаний по проекту конвенции, которые представили Ангола, Бенин, Буркина-Фасо, Габон, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Камерун, Конго, Кот-д'Ивуар, Мавритания, Мали, Нигер, Нигерия, Сенегал, Того и Экваториальная Гвинея (A/C.9/658/Add.1), говорит, что позиция этих государств не изменилась в ходе длительных дискуссий, завершившихся принятием нынешней редакции проекта статьи 18. Большинство государств региона осуществляют регулирование согласно Гамбургским правилам, каковые формулируются иначе, чем проект данной статьи. С течением времени в отрасли судоходства произошел значительный технический прогресс, и случаи освобождения от ответственности, перечисленные в пункте 3, более не действительны, и от их включения пострадают в основном малые грузоотправители. Пункт 2 проекта данной статьи в достаточной степени защищает перевозчиков, и пункт 3 должен быть исключен.

41. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что делегация его страны предпочла бы, чтобы пункт 3 начинался с фразы следующего содержания: "Если истец не докажет, что виновной стороной является перевозчик..."; вместе с тем оптимальным решением было бы исключение всего этого пункта, как это предложил представитель Сенегала.

42. **Г-жа Даунинг** (Австралия), обращая внимание на пункты 31–37 замечаний делегации ее страны по проекту конвенции (A/C.9/658), говорит, что понимает, что Рабочая группа потратила весьма значительное время на составление проекта данной статьи и что

вопрос ответственности является очень сложным. Однако, как и представитель Сенегала, делегация ее страны выражает сомнение относительно перечня исключений, содержащегося в пункте 3. Его формулировка отличается от формулировок аналогичных перечней, включенных в Гаагские правила и Гаагско-Висбийские правила, и потребуются ее интерпретация судами. Кроме того, бремя доказывания будет более тяжким для истца, в частности, в случае ссылки на немореходное состояние судна. Пропорциональная ответственность зачастую используется как поворотная схема; как указано в пункте 37 замечаний делегации страны оратора, в случае наличия двух и более причин потери или повреждения груза, одной из которых является немореходное состояние судна, из существующего текста непонятно, кто несет бремя доказывания.

43. **Г-жа Чатман** (Канада) говорит, что позиция делегации ее страны, как и позиция Австралии и Сенегала, остается прежней. С представителями отрасли судоходства Канады были проведены широкие консультации, в ходе которых было выражено мнение, что проект статьи 18 будет создавать чрезмерно тяжкое бремя доказывания для грузоотправителей. В пункт 5, в частности, должна быть внесена поправка, с тем чтобы возложить бремя доказывания в отношении мореходного состояния на перевозчика, а не на грузоотправителя.

44. **Г-н Иморю** (Бенин), **г-н Ндзибе** (Габон), **г-жа Собрино** (наблюдатель от Анголы), **г-н Биго** (наблюдатель от Кот-д'Ивуара) и **г-н Уссейми** (наблюдатель от Нигера) присоединяются к заявлению, сделанному представителем Сенегала.

45. **Г-н Цанцалос** (Греция) говорит, что, несмотря на свое желание повторить обеспокоенность делегации его страны относительно удаления "навигационной ошибки" из перечня исключений, делегация его страны поддерживает проект данной статьи в том виде, как он представлен.

46. **Г-жа Слеттемён** (Норвегия) говорит, что делегация ее страны считает, что проект статьи 18 во многих отношениях является основой проекта данной конвенции. Нынешняя редакция является результатом проходивших в течение нескольких лет переговоров и, хотя не является идеальной, должна быть сохранена без изменений.

47. **Г-н Блейк-Лосон** (Соединенное Королевство), **г-н Майер** (наблюдатель от Швейцарии) и **г-н Хрон** (Чешская Республика) говорят, что содержание проекта статьи 18 должно быть полностью сохранено без изменений, без исключения из него пункта 3.

48. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что понимает обеспокоенность, выраженную делегациями, которые желали бы внести поправки в проект данной статьи. Как отметил представитель Сенегала, перечень, содержащийся в пункте 3, не является образцом современной правовой нормы. Делегация страны оратора предпочла бы более четкий и более короткий текст, но готова поддержать точку зрения большинства, каковой бы она ни оказалась.

49. Оратору представляется, что сомнения, высказанные Австралией в пункте 37 ее письменных замечаний (A/CN.9/658), разрешены в нынешнем тексте проекта статьи 18. Из пункта 5 проекта этой статьи становится ясным, что в таких случаях, как упомянутые в пункте 37 замечаний Австралии, бремя доказывания надлежащей осмотрительности лежит на перевозчике, хотя формулировка, предложенная Австралией, является более отточенной. Делегация страны оратора готова принять это предложение, но может также принять пункт в том виде, как он представлен.

50. **Г-н Сато** (Япония) полагает, что в интересах согласованности слово "включая" в подпункте iii) подпункта а) пункта 5 следует исключить, с тем чтобы отразить поправку в пункте с) статьи 15, которая уже утверждена. Делегация его страны в этом случае будет готова утвердить проект статьи 18.

51. **Г-н Чён Хэ-ён** (Республика Корея) говорит, что, даже при том что отрасль судоходства его страны решительно высказывается за восстановление "навигационной ошибки" в перечне исключений в пункте 3, делегация его страны присоединяется к призыву делегаций Греции и Швейцарии утвердить проект данной статьи в его нынешней форме.

52. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что согласно как писаному, так и общему праву ответственность перевозчика основывается не на проявлении должной осмотрительности, но на результатах. Поправка, которую предлагает его страна, охраняла бы права грузоотправителя, если виновной стороной является перевозчик; если эта поправка не будет принята, проект этой статьи должен быть исключен во избежание нарушения баланса между договаривающимися сторонами или ослабления принципа, который все делегации желали бы сохранить.

53. **Г-н Эгбадон** (Нигерия) говорит, что присоединяется к позиции других делегаций африканских стран. Пункт 3, если будет утвержден в его теперешней форме, сведет на нет все, что было достигнуто в предыдущих статьях проекта конвенции, в частности в главе 4, в которой установлены условия

обязательств перевозчика. Оратор настоятельно призывает делегации рассмотреть поправку, предложенную в пункте 12 документа A/CN.9/658/Add.1.

54. **Г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции) говорит, что, как и представитель Германии, предпочел бы более короткий вариант пункта 3; однако он знает о длительных обсуждениях и хрупких компромиссах, результатом которых стал текст, представленный Комиссии. Предложение представителя Японии имеет свои достоинства, и делегация страны оратора хотела бы предложить снять скобки в подпункте iii) подпункта а) пункта 5 и заменить слово "включая" на слово "и".

55. **Г-н Берлинджери** (Италия), одобряя текст в том виде, как он представлен, говорит в порядке объяснения делегациям, предлагающим поправки, что глава 4 об обязательствах и глава 5 об ответственности представляют общий компромисс и должны читаться вместе. В главе 4, в отличие от Гаагско-Висбийских правил, обязательства перевозчика являются непрерывными на протяжении рейса; а в режиме ответственности в проекте конвенции исключены два основных Гаагско-Висбийских права на освобождение от ответственности – ошибка навигации и ошибка управления судном, – что существенно сместило баланс в пользу грузоотправителя.

56. Что касается пункта 3 статьи 18, который предлагалось исключить, то в этом отношении существует недоразумение: перечень исключений в пункте 3 является не перечнем прав на освобождение от ответственности, а скорее перечнем случаев отмены бремени доказывания. Возможно, это традиционный подход, но это подход, основанный на здравом смысле и несомненно не устаревший. Целью этого перечня является отмена бремени доказывания в ситуациях, в которых причиной потери или повреждения груза с большой вероятностью является событие, не зависящее от воли перевозчика. Был создан определенный баланс, поскольку проект данной статьи позволяет грузоотправителю доказывать, что предмет спора обусловлен иной причиной или что допущенная перевозчиком ошибка способствовала потере или повреждению груза. Данный текст, безусловно, не противоречит внутреннему транспортному праву, которое в основном базируется на вине, а не на абсолютной ответственности.

57. **Г-жа Лёст-Семинска** (Польша), **г-жа Тэлбот** (наблюдатель от Новой Зеландии) и **г-н Сандовал** (Чили) одобряют текущий текст и поддерживают

поправку технического характера в подпункте а) пункта 5, предложенную Японией и Швецией.

58. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что компромиссная формулировка статьи 18 резко смещает баланс интересов в сторону интересов грузовладельцев и нет необходимости заходить еще дальше по сравнению с тем, что уже сделано в проекте статьи. Оратор по этой причине поддерживает текст в его нынешней редакции, с поправкой Японии в интересах согласованности.

59. **Г-н Багхали Хаманех** (Исламская Республика Иран), выражая категорические оговорки в отношении статьи 18, говорит, что в эту статью должны быть внесены поправки в целях обеспечения баланса интересов перевозчика и грузоотправителя. Пункт 3 следует исключить, поскольку он предоставляет слишком много оснований для освобождения перевозчика от ответственности. Оратор предпочел бы также исключить пункт 5; перевозчик должен нести ответственность, если истец докажет его вину. Кроме того, следует внести поправки в пункт 4, с тем чтобы поставить грузоотправителя в более справедливые условия и защитить грузоотправителя от тяжелого бремени доказывания заявлений о немореходном состоянии, какой бы довод в рамках пункта 3 ни использовал перевозчик в свою защиту.

60. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки), поддерживая замечания Италии и Нидерландов, выступает за сохранение нынешнего текста, с поправкой технического характера, предложенной Японией. Результатом нескольких лет переговоров, которые проводила Рабочая группа, стало создание текста, являющегося важнейшей составляющей пакета компромиссов; и внесение поправок, которые могут привести к непринятию проекта конвенции, было бы заслуживающей сожаления ошибкой.

61. **Г-н Альба Фернандес** (Испания), одобряя замечания Италии, Нидерландов и Соединенных Штатов, говорит, что не следует вносить изменений в текущую редакцию статьи 18. Она сохраняет традиционные правила определения ответственности перевозчика и грузоотправителя и традиционную трактовку бремени доказывания, используемую в других договорах морской, воздушной и автомобильной перевозки. Ни при каких обстоятельствах Испания не согласится с исключением необходимости доказывания простой вероятности немореходного состояния судна.

62. **Г-н Иморю** (Бенин), соглашаясь с делегацией Италии в том, что в основе правил должен лежать здравый смысл, не соглашается с тем, что исключения,

перечисленные в пункте 3 статьи 18, не являются основаниями для освобождения от ответственности: это просто замаскированное освобождение от ответственности. Африканские страны в основном являются странами-грузоотправителями, и их грузоотправители обязательно должны иметь возможность вменить в вину перевозчику скрытые дефекты.

63. **Г-жа Маланга** (наблюдатель от Конго) говорит, что, как и другие африканские страны, она полагает, что статья 18 не является сбалансированным текстом, каковым она должна быть. Оратор определенно поддерживает исключение пункта 3, который предоставляет слишком много оснований для освобождения перевозчика от ответственности.

64. **Г-н Ху Чженлян** (Китай), отмечая важность статьи 18, говорит, что ее текст является результатом длительных обсуждений в Рабочей группе и должен быть сохранен, с поправкой, предложенной Японией. Даже при том что отрасль судоходства Китая не считает идеальным весь перечень в пункте 3, делегация страны оратора высказывается за сохранение этого пункта, поскольку перечисленные исключения в действительности разрешат неопределенности на практике.

65. **Г-жа Эрикссон** (наблюдатель от Финляндии) говорит, что хотя делегация ее страны не удовлетворена полностью окончательным проектом весьма сложной статьи и предпочла бы более краткий вариант текста, она может принять его в том виде, как он представлен. Вместе с тем оратор полагает, что было бы важным выделить в отчете Комиссии объяснение, приведенное ранее Италией, о том, что пункт 3 не является перечнем серии освобождений от ответственности, но скорее перечнем причин смещения бремени доказывания.

66. **Г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании), отмечая, что для внесения каких-либо изменений в являющийся результатом достигнутых в рамках Рабочей группы сложных компромиссов текст необходим твердый консенсус, говорит, что делегация его страны, исходя из этого, поддерживает текст в представленном виде. Логически вытекающая поправка, предложенная Японией, не может рассматриваться как изменение в указанном смысле.

67. **Г-н Серрано Мартинес** (Колумбия) говорит, что исходной посылкой в статье 18 является то, что перевозчик несет обязательство по доставке груза в том же состоянии, в котором он был получен, то есть обязательство как результата, так и гарантии. В самом спорном пункте, следовательно, важно перечислить

исключения, при которых перевозчик освобождается от ответственности, особенно поскольку в рамках Гагско-Висбийских правил сложно провести различие того, является ли ответственность перевозчика объективной или субъективной и должна ли действовать презумпция или доказывание вины. В связи с этим делегация страны оратора высказывается за сохранение проекта статьи 18 полностью в его текущей редакции.

68. **Г-н Нгой Касонго** (наблюдатель от Демократической Республики Конго) говорит, что текст статьи 18 может быть улучшен и что задачей Комиссии является продолжить работу, которую в течение нескольких лет выполняла Рабочая группа. Все основные статьи проекта конвенции всесторонне обсуждались, но надлежащий баланс интересов пока не достигнут. Если будет сохранен текущий текст, основополагающее понятие ответственности перевозчика станет неполным. Оратор полностью согласен с тем, что концепция бремени доказывания должна основываться на здравом смысле. Перечень исключений в пункте 3 выгоден для страховых компаний, но наносит вред экономикам африканских государств и должен быть исключен.

69. **Г-н Шарма** (Индия) отмечает, что вопрос ответственности являлся основным с самого начала проводимых в рамках Рабочей группы обсуждений. Отмечая, что перечень оснований для освобождения от ответственности Гагско-Висбийских правил был исключен в последующих Гамбургских правилах, Рабочая группа тем не менее заключила, что этот перечень был полезен в свое время и действительно был принят в большинстве национальных законодательств. Это было отражено в составленном с большими трудностями компромиссном тексте, который, как полагает Индия, должен быть сохранен, исключение составляет внесение в подпункт а) пункта 5 поправки технического характера.

Заседание закрывается в 18 ч. 05 м.