# ДОКЛАД КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

## о работе ее двадцать второй сессии

16 мая–2 июня 1989 года

**ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ**

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ • СОРОК ЧЕТВЕРТАЯ СЕССИЯ

ДОПОЛНЕНИЕ № 17 (A/44/17)

**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

# ДОКЛАД КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

## о работе ее двадцать второй сессии

---

**16 мая–2 июня 1989 года**

**ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ**

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ • СОРОК ЧЕТВЕРТАЯ СЕССИЯ

ДОПОЛНЕНИЕ № 17 (A/44/17)

**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

Нью-Йорк • 1989

## ПРИМЕЧАНИЕ

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.

[Подлинный текст на русском языке]
[20 июля 1989 года]

СОДЕРЖАНИЕ


| Глава | | Пункты | Стр. |
|---|---|---|---|
| ВВЕДЕНИЕ ..... | | 1 - 2 | 1 |
| Глава | | | |
| I. | ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СЕССИИ..... | 3 - 10 | 2 |
| | A. Открытие сессии ..... | 3 | 2 |
| | B. Членский состав и участники ..... | 4 - 7 | 2 |
| | C. Выборы должностных лиц ..... | 8 | 3 |
| | D. Повестка дня ..... | 9 | 3 |
| | E. Утверждение доклада ..... | 10 | 4 |
| II. | ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ ..... | 11 - 225 | 5 |
| | A. Введение ..... | 11 - 17 | 5 |
| | B. Общая дискуссия по проекту конвенции | 18 - 19 | 6 |
| | C. Форма единообразных правил ..... | 20 - 22 | 6 |
| | D. Название проекта конвенции..... | 23 - 25 | 7 |
| | E. Обсуждение отдельных статей проекта конвенции, подготовленных Рабочей группой по международной договорной практике (A/CN.9/298, Приложение I) (статьи 1-17) ..... | 26 - 175 | 8 |
| | F. Рассмотрение проектов заключительных положений, подготовленных секретариатом (A/CN.9/321) (статьи A - I) | 176 - 192 | 38 |
| | G. Рассмотрение статей проекта конвенции, представленных редакционной группой (статьи 1-25) ..... | 193 - 222 | 41 |
| | H. Процедура принятия проекта конвенции в качестве конвенции ..... | 223 - 224 | 46 |
| | I. Решение Комиссии и рекомендация Генеральной Ассамблее ..... | 225 | 46 |

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)


| | | Пункты | Стр. |
|---|---|---|---|
| III. | МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ ..... | 226 - 229 | 48 |
| IV. | НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОРЯДОК ..... | 230 - 235 | 49 |
| V. | ГАРАНТИИ И РЕЗЕРВНЫЕ АККРЕДИТИВЫ .... | 236 - 244 | 50 |
| VI. | МЕЖДУНАРОДНАЯ ВСТРЕЧНАЯ ТОРГОВЛЯ .... | 245 - 249 | 52 |
| VII. | КООРДИНАЦИЯ РАБОТЫ ..... | 250 - 261 | 54 |
| VIII. | СТАТУС КОНВЕНЦИЙ ..... | 262 - 271 | 57 |
| | A. Конвенция об исковой давности в международной купле-продаже товаров ..... | 262 - 264 | 57 |
| | B. Подписание, ратификация, присоединение и одобрение ..... | 265 - 271 | 57 |
| IX. | ПОДГОТОВКА КАДРОВ И ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ | 272 - 287 | 60 |
| X. | СООТВЕТСТВУЮЩИЕ РЕЗОЛЮЦИИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ И ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ ..... | 288 - 298 | 63 |
| | A. Резолюции Генеральной Ассамблеи о работе Комиссии ..... | 288 | 63 |
| | B. Будущая программа работы ..... | 289 | 63 |
| | C. Публикации ..... | 290 - 293 | 63 |
| | D. Пределы ответственности и расчетные единицы в международных транспортных конвенциях ..... | 294 | 64 |
| | E. Сроки и место проведения двадцать третьей сессии Комиссии ..... | 295 | 64 |
| | F. Сессии рабочих групп ..... | 296 - 298 | 65 |


ПРИЛОЖЕНИЯ


| | | |
|---|---|---|
| I. | Проект Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле | 67 |
| II. | Перечень документов сессии ..... | 79 |

## ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли охватывает двадцать вторую сессию Комиссии, проходившую в Вене с 16 мая по 2 июня 1989 года.

2. В соответствии с резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи от 17 декабря 1966 года настоящий доклад представляется Генеральной Ассамблее, а также представляется Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию для замечаний.

## I. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СЕССИИ

### A. Открытие сессии

3. Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) начала свою двадцать вторую сессию 16 мая 1989 года. Сессия была открыта заместителем Генерального секретаря по правовым вопросам г-ном Карлом-Августом Флейшхауэром.

### B. Членский состав и участники

4. Комиссия была учреждена резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи в составе 29 государств, избираемых Ассамблеей. Приняв резолюцию 3108 (XXVIII), Генеральная Ассамблея расширила членский состав Комиссии до 36 государств. В настоящее время членами Комиссии, избранными 10 декабря 1985 года и 19 октября 1988 года, являются следующие государства, срок полномочий которых истекает в последний день, предшествующий началу ежегодной сессии Комиссии в указанном году 1/:

Аргентина (1992), Болгария (1995), Венгрия (1992), Германии, Федеративная Республика (1995), Дания (1995), Египет (1995), Индия (1992), Ирак (1992), Иран (Исламская Республика) (1995), Испания (1992), Италия (1992), Канада (1995), Камерун (1995), Кения (1992), Кипр (1992), Китай (1995), Коста-Рика (1995), Куба (1992), Лесото (1992), Ливийская Арабская Джамахирия (1992), Марокко (1995), Мексика (1995), Нигерия (1995), Нидерланды (1992), Сингапур (1995), Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (1995), Соединенные Штаты Америки (1992), Союз Советских Социалистических Республик (1995), Сьерра-Леоне (1992), Того (1995), Уругвай (1992), Франция (1995), Чехословакия (1992), Чили (1992), Югославия (1992), и Япония (1995).

5. На сессии присутствовали все члены Комиссии, за исключением Кении, Кипра, Того и Уругвая.

6. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих государств: Австралии, Австрии, Белорусской Советской Социалистической Республики, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Габона, Германской Демократической Республики, Греции, Индонезии, Колумбии, Корейской Республики, Кувейта, Мальты, Омана, Пакистана, Перу, Польши, Португалии, Румынии, Саудовской Аравии, Судана, Таиланда, Украинской Советской Социалистической Республики, Филиппин, Финляндии, Швеции, Швейцарии и Эквадора.

7. На сессии также присутствовали наблюдатели от следующих международных организаций:

a) Органы Организации Объединенных Наций

Центр по международной торговле (ЮНКТАД/ГАТТ)
Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

b) Специализированные учреждения

Международный валютный фонд
Международная морская организация

c) Межправительственные организации

Афро-азиатский консультативно-правовой комитет
Гаагская конференция по международному частному праву
Комиссия Европейских сообществ

Международная организация по международному железнодорожному транспорту
Международный институт унификации частного права
Совет Экономической Взаимопомощи
Центральная комиссия по судоходству по Рейну

d) Другие международные организации

Андская федерация советов пользователей международного транспорта
Европейский совет грузоотправителей
Институт фирм, сдающих в аренду контейнеры для международных перевозок
Латиноамериканская федерация банков
Межамериканская комиссия по торговому арбитражу
Международная ассоциация портов и гаваней
Международный морской комитет
Международная палата по судоходству
Международная торговая палата
Международный союз автомобильного транспорта
Международный союз железных дорог

## C. Выборы должностных лиц 2/

8. Комиссия избрала следующих должностных лиц:

Председатель г-н Яромир Ружичка (Чехословакия)

Заместители председателя: г-н Хосе М. Абаскаль (Мексика)
г-н Рафаэль Ильескас (Испания)
г-н Мишель Вембу Джиена (Камерун)

Докладчик: г-н Сейити Отиаи (Япония)

## D. Повестка дня

9. На своем 402-м заседании 16 мая 1989 года Комиссия утвердила следующую повестку дня сессии:

1. Открытие сессии

2. Выборы должностных лиц

3. Утверждение повестки дня

4. Проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле

5. Международные платежи

6. Новый международный экономический порядок

7. Международная договорная практика

8. Встречная торговля

9. Координация работы

10. Статус конвенции

11. Подготовка кадров и оказание помощи

12. Резолюции Генеральной Ассамблеи о работе Комиссии

13. Прочие вопросы

14. Сроки и место проведения будущих совещаний

15. Утверждение доклада Комиссии.

## E. Утверждение доклада

10. Комиссия утвердила на основе консенсуса настоящий доклад на своем 426-м заседании 2 июня 1989 года.

## II. ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

### A. Введение

11. На своей шестнадцатой сессии в 1983 году Комиссия постановила включить вопрос об ответственности операторов транспортных терминалов в свою программу работы 3/ и на своей семнадцатой сессии в 1984 году поручила своей Рабочей группе по международной договорной практике подготовить единообразные правовые правила по данному вопросу 4/.

12. Рабочая группа выполняла эту задачу на своей восьмой, девятой, десятой и одиннадцатой сессиях (A/CN.9/260, A/CN.9/275, A/CN.9/287 и A/CN.9/298). Она завершила свою работу, утвердив на закрытии своей одиннадцатой сессии в январе 1988 года текст проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (A/CN.9/298, Приложение I).

13. На своей двадцать первой сессии в 1988 году Комиссия просила Генерального секретаря распространить текст проекта конвенции среди всех государств и заинтересованных международных организаций для представления своих комментариев и просила секретариат подготовить к двадцать второй сессии Комиссии компиляцию полученных комментариев. Комиссия просила также Генерального секретаря подготовить к двадцать второй сессии проект заключительных положений для проекта конвенции 5/.

14. На текущей сессии на рассмотрении Комиссии находится текст проекта конвенции (A/CN.9/298, Приложение I), доклад Генерального секретаря, содержащий комментарии правительств и международных организаций по проекту конвенции (A/CN.9/319 и Add.1-5) и доклад Генерального секретаря, содержащий проект заключительных положений для проекта конвенции (A/CN.9/321).

15. Комиссия начала свою работу с проведения общей дискуссии по проекту конвенции в целом. Затем она рассмотрела вопрос о том, следует ли принимать единообразные правила об ответственности операторов транспортных терминалов в форме конвенции или типового закона. После этого она приступила к рассмотрению названия и положений проекта конвенции с учетом комментариев, которые были представлены правительствами и международными организациями, и рассмотрела проект заключительных положений, подготовленных секретариатом.

16. Комиссия учредила редакционную группу и просила ее включить в текст проекта конвенции принятые комиссией решения и рассмотреть проект статей для обеспечения лингвистического единообразия в каждом языке и соответствия между различными языками.

17. Проект статей, представленный редакционной группой в измененном виде, был в дальнейшем рассмотрен Комиссией (см. пункты 193-224 ниже).

После рассмотрения проекта статей Комиссия утвердила содержащееся в пункте 225 решение, в соответствии с которым она представила проект конвенции Генеральной Ассамблее с рекомендацией созвать международную конференцию полномочных представителей для заключения Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. Текст проекта конвенции, представленный Генеральной Ассамблее, содержится в приложении I к настоящему докладу.

## B. Общая дискуссия по проекту конвенции

18. По общему мнению, подготовка единообразных правил об ответственности операторов транспортных терминалов является желательной для обеспечения единообразия законодательства в данной области и устранения пробелов, имеющихся в международных транспортных конвенциях, охватывающих отдельные виды перевозки. Указывалось, что проект конвенции в целом приемлем и является надежной основой для проведения дискуссии на настоящей сессии, на которой будет выработан окончательный текст.

19. Отмечалось, что необходимо выработать правила с целью поощрения их максимально возможного признания государствами. Хотя правила не будут привязаны ни к одной из конкретных конвенций о перевозках, они должны соответствовать правовым режимам, действующим в рамках различных конвенций.

## C. Форма единообразных правил

20. Было высказано мнение, что единообразные правила следует принять не в форме международной конвенции, а в форме типового закона. В поддержку этого мнения было заявлено, что операции, осуществляемые на терминалах, быстро меняются по мере развития технологий и что государствам легче приводить свое законодательство в соответствие с этими изменениями, исходя из типового закона, а не международной конвенции, в которую будет сложно вносить поправки. Кроме того, было отмечено, что операторы терминалов самой разной технической оснащенности выполняют разнообразные виды услуг по обработке различных видов грузов и что необязательно распространять один и тот же обязательный правовой режим на всех этих операторов, все эти услуги и грузы. Была высказана мысль, что вместо того, чтобы на этот раз принимать правила в форме конвенции, желательно было бы принять их сначала в форме типового закона, чтобы убедиться, что они действуют удовлетворительно. В соответствии с другой точкой зрения принятие конвенции по этому вопросу необязательно, потому что он является предметом коммерческих контрактов, заключаемых между сторонами. Как было отмечено, содержание этих контрактов является важным элементом в конкурентной борьбе между терминалами.

21. Однако наибольшее распространение получила точка зрения, что эти единообразные правила следует принять в форме конвенции. Говорилось, что конвенция способствует достижению единообразия закона в большей степени, чем типовой закон. Была высказана мысль, что принятие конвенции будет отвечать потребностям тех государств,

которые выступали за принятие международного обязательства по соблюдению правовых норм, регулирующих ответственность операторов терминалов. Государства, которые не пожелали принять на себя подобное обязательство, могут, тем не менее, использовать текст конвенции в качестве образца при разработке своего законодательства. Кроме того, поскольку большая часть режимов ответственности, регулирующих перевозки, изложена в форме конвенций, самым разумным было бы заполнить пробелы, оставленными этими конвенциями, путем принятия еще одной конвенции. Было отмечено также, что разработка правил в форме конвенции не будет влиять на конкуренцию между операторами терминалов, поскольку правила распространяются лишь на минимальное число вопросов и остается еще ряд вопросов, которые могут служить основой для ведения переговоров между операторами терминалов и их заказчиками.

22. Поэтому Комиссия постановила продолжить обсуждение текста при том предположении, что единообразные правила будут приняты в форме конвенции. Однако при этом понималось, что после определения существа конвенции Комиссия может при желании пересмотреть решение о форме единообразных правил.

## D. Название проекта конвенции

23. Было выдвинуто предложение убрать термин "ответственность" из названия или заменить его другим термином, чтобы не создавалось впечатление, что проект конвенции распространяется лишь на вопросы, касающиеся ответственности операторов транспортных терминалов. Было отмечено, что в результате отказа от термина "ответственность" название будет более точно отражать широкий диапазон вопросов, рассматриваемых в проекте конвенции.

24. Было также выдвинуто предложение изменить название, заменив слова "международная торговля" словами "международная перевозка грузов". В поддержку этого предложения был приведен довод, что большая часть статей проекта конвенции касается международной перевозки грузов, а не международной торговли. В ответ было указано, что Рабочая группа решила включить в название слова "международная торговля" для того, чтобы более точно отразить ту широкую роль, какую играют операторы транспортных терминалов.

25. Рассмотрев эти предложения, Комиссия решила сохранить нынешнее название.

## E. Обсуждение отдельных статей проекта конвенции, подготовленных Рабочей группой по международной договорной практике (A/CN.9/298, приложение I) (статьи 1-17)

### Статья 1

Подпункт (a) ("оператор транспортного терминала")

26. Было выражено мнение, что концепция "приемки" грузов, получившая отражение в определении "оператора транспортного терминала", является неточной и в некоторых случаях может привести к неясностям в вопросе о том, подпадает тот или иной субъект под данное определение. Требование о том, что для того чтобы быть "оператором", субъект должен принять груз с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг, было объявлено непоследовательным по содержанию, поскольку субъект может обеспечить транспортные услуги, даже если груз не находится в его ведении. Было отмечено также несоответствие с определением "транспортных услуг" в пункте (d), поскольку некоторые услуги, упомянутые в этом пункте (например, хранение, размещение, укладка и увязка) не связаны с приемом груза. Было рассмотрено предложение изменить слова "принять груз" словами "взять груз", однако было признано, что это предложение не решит данные проблемы и, следовательно, оно не было принято.

27. Было предложено также устранить данную концепцию, полностью опустив слова "принять груз, являющийся объектом международной перевозки с целью". В поддержку этого предложения было заявлено, что концепция принятия груза связана с вопросом о том, когда начинается ответственность оператора за груз. Данный вопрос был рассмотрен в статье 3 и обращаться к нему в определении "оператор" не следует. Выступая против данного предложения участники отметили, что данная концепция является важнейшим элементом определения "оператора", поскольку она устанавливает взаимосвязь между оператором и грузом. Изъятие этой концепции, как отмечалось, приведет к несоответствию со статьей 3, поскольку в результате этого субъект будет рассматриваться как оператор, если он обеспечивает транспортные услуги, не принимая груз в свое ведение, в то время, как в статье 3 его ответственность за груз начинается только тогда, когда он принимает груз в свое ведение. Это также приведет к несоответствию со статьей 5, поскольку основа для ответственности оператора в соответствии с этой статьей зависит от принятия им груза. Против этого предложения возражали также по той причине, что оно устранит ссылку на "международную перевозку"; отмечалось, что эта ссылка также является важнейшим элементом определения "оператор". Хотя это предложение и получило поддержку, Комиссия постановила отложить принятие решения по нему до тех пор, пока не будет рассмотрена статья 3.

28. После того, как Комиссия рассмотрела статью 3 и решила сохранить концепцию "принятия" груза в этой статье, было выражено мнение, что ее также следует сохранить в статье 1(a). Согласно

другому мнению, однако,контекст статьи 1(а) отличается от контекста статьи 3, и сохранение концепции в статье 3 необязательно предполагает, что ее также следует сохранить в статье 1(а), где в ней нет необходимости. После широких обсуждений Комиссия постановила сохранить данную концепцию в статье 1(а) и не принимать предложение, указанное в предыдущем пункте.

29. Было предложено опустить во втором предложении подпункта (а) ссылку на перевозчика или оператора смешанной перевозки и сформулировать данное предложение следующим образом: "Однако лицо не считается оператором в той мере, в какой оно несет ответственность за груз в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку." Цель данного предложения состояла в том, чтобы исключить стивидоров из сферы применения проекта конвенции, в тех случаях, когда на них распространяется действие положений коносаментов, которые предоставляют им преимущества защиты и пределы ответственности, имеющиеся у перевозчиков в соответствии с законом, регулирующим перевозку. Это решение, как было отмечено, содействует эффективности, поскольку оно позволяет покрывать ответственность стивидора перед владельцем груза или другой третьей стороной, имеющей интерес в грузе, страхованием ответственности перевозчика и устраняет необходимость для стивидора самому страховать ответственность. Это предложение, как отмечалось, имеет большое значение в связи с приемлемостью проекта конвенции по меньшей мере в одной юрисдикции.

30. Это предложение было поддержано также на том основании, что оно устранит необходимость определения того, несет ли стивидор ответственность за груз в качестве перевозчика. Необходимо будет лишь определить, несет ли стивидор ответственность за грузы согласно применимым нормам права, регулирующим перевозку, или его деятельность охватывается другими нормами права, такими как нормы, касающиеся обработки или хранения груза.

31. В качестве возражения по предложению было замечено, что коносаменты не распространяют на портовых грузчиков правовой режим, применимый к перевозчикам; в соответствии с ними на портовых грузчиков распространяются лишь возможности, связанные со средствами защиты и пределами ответственности, действующими в отношении перевозчиков. Было сказано также, что было бы нежелательно давать портовым грузчикам возможность уклоняться от применения проекта конвенции путем получения ими защиты, предусмотренной коносаментом. Для портовых грузчиков предпочтительно, чтобы на них распространялись положения проекта конвенции, который, помимо установления норм, регулирующих обязательства и ответственность операторов, касается других важных вопросов, таких как документация и обеспечительные права оператора в отношении грузов. Хотя были подняты дополнительные вопросы относительно желательности и эффективности данного предложения, оно было принято, учитывая важность обусловивших его соображений. Было отмечено, что предложение не изменит существа обсуждаемой фразы, а лишь позволит в рамках ряда судебных систем толковать ее особым образом.

Подпункт (b) ("груз")

32. Было признано, что цель подпункта (b) состоит не в том, чтобы дать определение "груза"; она сводится лишь к тому, чтобы прояснить вопрос, можно ли и при каких условиях рассматривать контейнеры, поддоны или аналогичные приспособления для упаковки или транспортировки как груз. Было решено, что в целом термин "груз" следует толковать широко. Таким образом, живых животных и мебель, а также аналогичные им объекты перевозки следует рассматривать как груз, но нет необходимости упоминать о них в этом подпункте отдельно. Было также достигнуто общее понимание того, что к "грузу" относится некоммерческий груз, такой как медикаменты и продовольствие, перевозимые для оказания чрезвычайной помощи.

33. Было отмечено, что возникли расхождения в переводе выражения "если груз в нем объединен или упакован" на разные языки. В английском варианте, в частности, это выражение может быть понято таким образом, что пустые контейнеры, поддоны или аналогичные приспособления ни в коем случае нельзя считать "грузом". Было предложено пояснить, что пустые контейнеры, поддоны и аналогичные приспособления также должны считаться "грузом", если они являлись предметом сделки, в которой они рассматривались как груз, например, если они были куплены и отправлены грузополучателю. В соответствии с другой точкой зрения пустые контейнеры, поддоны и аналогичные приспособления следует рассматривать как груз при любых обстоятельствах, поскольку оператор не должен заниматься определением статуса этих предметов. В соответствии с третьей точкой зрения пустые контейнеры, поддоны и аналогичные приспособления не следует рассматривать как груз ни при каких обстоятельствах. После обсуждения Комиссия решила, что подпункт (b) должен иметь следующую формулировку: "В тех случаях, когда товары объединены в контейнере, на поддоне или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они не были предоставлены оператором". Комиссия передала этот подпункт на рассмотрение редакционной группы, поручив ей добиться совпадения переводов на все языки.

Подпункт (c) ("международная перевозка")

34. Было отмечено, что цель этого подпункта заключается в том, чтобы дать оператору возможность, исходя из объективных критериев, таких как сопровождающий груз транспортный документ или маркировка контейнера, определить, что речь идет о международной перевозке груза и что в этом случае действуют положения проекта конвенции. Соответствующий объективный характер этого подпункта получил общую поддержку. Предложение вставить слова "by the operator" ("оператором") после слова "identified" ("определяются") не было принято, так как ими, как было отмечено, привносился бы элемент субъективизма. Предложения заменить слово "identified" (определяются") словами "can be identified by the operator" ("могут быть определены оператором") и заменить слово "identified" ("определяются") словом "identifiable" ("могут определяться") не были приняты. Комиссия решила сохранить имеющийся текст подпункта (c).

Подпункт (d) ("транспортные услуги")

35. Было признано, что в этом подпункте приводится перечень транспортных услуг в качестве иллюстрации, что и отнюдь не ставилась задача сформулировать общее определение этих услуг. Было предложено добавить в перечень некоторые виды услуг, такие, как упаковка и распаковка товаров и фумигация. Было также предложено дать общее определение, возможно, с примерами. Было выдвинуто еще одно предложение уточнить в данном подпункте, что "транспортные услуги" включают лишь услуги, подразумевающие физическую обработку груза, а не, например, финансовые услуги. Все эти различные предложения были переданы редакционной группе.

Подпункты (e) и (f) ("уведомление" и "запрос")

36. Было предложено исключить подпункты (e) и (f). В обоснование исключения утверждалось, что эти подпункты вызывают неясности, такие, как связь, если она существует, между требованиями пунктов в отношении норм представления доказательств в национальных законодательных системах и характером подлежащей обеспечению регистрации. Другой неясностью является незнание того, достаточно ли устного уведомления или запроса в том случае, если регистрация его производится одновременно или позднее. Кроме того, говорилось, что эти подпункты приведут к нежелательным результатам, поскольку даже если получатель устного уведомления или запроса и признает, что они были сделаны или направлены, то уведомление или запрос следует рассматривать как не имеющие силы.

37. Говорилось, что предпочтительно не предопределять конкретную форму уведомлений или запросов в проекте конвенции; этот вопрос должен быть оставлен на усмотрение соответствующего национального закона. В зависимости от этого закона лицо, делающее уведомление или направляющее запрос, должно быть в дееспособном состоянии самостоятельно решать вопрос о том, какую форму оно будет использовать в соответствии с честной коммерческой практикой и для защиты своих интересов.

38. Большая часть ораторов высказалась за сохранение этих подпунктов, но, возможно, с редакторскими поправками. Было предложено, чтобы уведомление или запрос, которые должны быть представлены или сделаны в форме, сохраняющей своего рода регистрацию содержащейся в них информации, помогали избегать вопросов о том, сделано ли уведомление или направлен ли запрос, и помогали избегать вопросов в отношении содержания уведомления или запроса. Было также признано полезным установить унифицированное международное правило в отношении формы уведомления или запроса, в частности, правило, принятое для автоматической обработки данных и способов их передачи. Соответственно было принято решение передать эти подпункты редакционной группе с просьбой рассмотреть их в свете обсуждений, состоявшихся в Комиссии.

Другие термины

39. Была высказана необходимость уточнить значение некоторых других терминов, используемых в проекте конвенции, таких, как "заказчик" и "лицо, уполномоченное принять" груз. Было принято решение рассмотреть эти термины в контексте тех статей, в которых они фигурируют, с тем чтобы быть уверенным, что значение этих терминов понятно.

Статья 2

Пункт 1

40. В связи с подпунктом (а) было выражено мнение, что основанием для применения проекта конвенции должно являться предоставление транспортных услуг в договаривающемся государства, а не месторасположение коммерческого предприятия оператора в договаривающемся государстве. В ответ на это было указано, что выбор коммерческого предприятия в качестве критерия поможет избежать проблем, которые могут возникнуть на терминалах, расположенных на границах между двумя государствами. В некоторых регионах такие терминалы довольно распространены. Если критерием для применения проекта конвенции будет служить предоставление услуг оператором в договаривающемся государстве и если одно из государств, на границе которых находится терминал, является участником проекта конвенции, а другое не является, то различные услуги, предоставленные в отношении груза, будут регулироваться различными правовыми режимами в зависимости от того, на какой части терминала они были предоставлены. Кроме того, оператор может обеспечить предоставление услуг в той части терминала, находящейся в государстве, правовой режим которой наиболее благоприятствует оператору. Выбор коммерческого предприятия оператора в качестве критерия для применения проекта конвенции позволит избежать этих трудностей. Было отмечено, что в большинстве случаев предлагаемый критерий обеспечит тот же результат, что и критерий, связанный с местом предоставления услуг, поскольку услуги, как правило, предоставляются в месте расположения коммерческого предприятия оператора.

41. Было отмечено, что в тех случаях, когда услуги в договаривающемся государстве предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится на территории недоговаривающегося государства, конвенция применяться не будет. Был задан вопрос, желателен ли такой результат. В ответ было указано, что преимущество этого результата заключается в его определенности.

42. В целях расширения сферы применения проекта конвенции было выдвинуто предложение дополнить критерии, изложенные в пункте 1, критерием, связанных с местом предоставления услуг, с тем чтобы данный пункт гласил:

"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 Договаривающемся государстве, или

b) когда транспортные услуги предоставляются в Договаривающемся государстве, или

c) когда в соответствии с нормами международного частного права транспортные услуги регулируются законодательством Договаривающегося государства".

43. Были высказаны сомнения в отношении целесообразности добавления в качестве критерия места предоставления услуг, поскольку оператор может предоставлять услуги в нескольких государствах, одни из которых являются, а другие не являются договаривающимися государствами, в результате чего может возникнуть правовая неопределенность. Однако после обсуждения Комиссия приняла данное предложение.

44. Было высказано предложение заменить в подпунктах (a) и (b) выражение "Договаривающееся государство" словами "Государство-участник" в свете терминологии, использованной в Венской конвенции о праве договоров, с которой уже были приведены в соответствие некоторые международные конвенции. Однако было отмечено, что термин "Договаривающееся государство" ранее использовался в других конвенциях, разработанных Комиссией, включая Конвенцию Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях 1988 года, которая была разработана после вступления в силу Венской конвенции о праве договоров. Была отмечена желательность обеспечения соответствия терминов, употребляемых в конвенциях, подготовленных Комиссией. Комиссия приняла решение, что термин "Договаривающееся государство" относится к государствам, в отношении которых конвенция вступила в силу. Было решено передать данное предложение редакционной группе, которой было поручено учитывать терминологию, использовавшуюся в других разработанных Комиссией конвенциях. Последующее решение см. пункт 165 ниже.

Пункт 2

45. Были заданы вопросы в отношении целесообразности сохранения этого пункта на том основании, что необходимость определить, какое коммерческое предприятие имеет наиболее тесную связь с предоставляемыми оператором услугами, вносит элемент неуверенности. В ответ на это было указано, что этот пункт необходим в связи с применением пункта 1(a) в случаях, когда оператор имеет более одного коммерческого предприятия.

46. Было высказано предложение опустить слова "в целом" на основании того, что их смысл является неясным и это затрудняет их применение. Было принято решение сохранить эту фразу. В соответствии с этим пункт 2 был оставлен в его нынешнем виде.

Пункт 3

47. Некоторые делегации высказались в поддержку исключения данного пункта на том основании, что оператор, как правило, будет иметь коммерческое предприятие, и поэтому данный пункт является ненужным. Однако Комиссия приняла решение сохранить данный пункт неизменным с

учетом того, что некоторые операторы, работающие не по найму, не имеют коммерческого предприятия; в таких случаях постоянное местожительство является наиболее целесообразным фактором для определения применимости конвенции. Кроме того, изложенная в данном пункте норма была закреплена в других международных конвенциях.

Статья 3

48. Было предложено изменить статью 3, с тем чтобы предусмотреть для оператора ответственность за груз с момента, когда перестают действовать применимые нормы права, регулирующего перевозку, до момента, когда начинают действовать нормы, применимые к следующей перевозке. В поддержку этого предложения было замечено, что нынешний текст статьи 3 не всегда позволяет избежать пробелов, которые могут возникать с момента, когда действие режима перевозки в отношении перевозчика, сдающего груз, кончается, до момента, когда действие режима перевозки в отношении перевозчика, забирающего груз, начинается. Например, в случае, когда груз выгружен с корабля и оставлен на причале, ответственность морского перевозчика по Гаагским правилам заканчивается, когда груз пересекает борт судна, но ответственность оператора может еще не наступить, поскольку он может считать, что не принял груз в свое ведение. Было отмечено, что предлагаемое решение позволяет избегать таких пробелов и дает возможность принять гибкое правило, которое будет соотносить период ответственности оператора с началом и концом действия режима перевозки в зависимости от различных видов транспорта.

49. По предложению были высказаны возражения по следующим соображениям. Нежелательно, чтобы действие проекта конвенции зависело от других конвенций или национальных законов. Что касается периода ответственности оператора, то ему не обязательно сразу предшествует или следует за ним перевозка (например, когда грузоотправитель доставил груз на терминал в начале перевозки или когда оператор доставил груз грузополучателю после перевозки). Момент возникновения и момент прекращения ответственности перевозчика на основании конвенций и национальных законов не всегда ясны и зависят от частых юридических разбирательств. Данное предложение приведет к введению различных сроков ответственности в зависимости от того, какая конвенция или какой закон, касающиеся перевозки, применяются. Комиссия не приняла данное предложение.

50. Были выражены мнения о нецелесообразности определения начала срока ответственности оператора на основе концепции принятия им грузов в свое ведение. Было заявлено, что данная концепция является неточной и что она может не обеспечить ее единое толкование во всех правовых системах. Например, когда заказчик оставил груз в районе деятельности оператора, не дав непосредственно указаний оператору, может возникнуть неясность относительно того, когда начинается ответственность оператора. Поэтому было предложено уточнить данную концепцию, возможно, в определении, добавленном к статье 1, по аналогии со статьей 4 Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (далее именуемой Гамбургскими правилами).

51. Было внесено предложение заменить концепцию принятия груза в свое ведение концепцией передачи груза оператору. Было отмечено, что вторая концепция является уместным фактическим описанием момента, когда должна начинаться ответственность оператора за груз на основании проекта конвенции. Это предложение не было принято на том основании, что оно не отражало должным образом различные пути получения оператором груза, предусмотренные проектом конвенции. Кроме того, концепция передачи груза, как отмечалось, не является в меньшей мере юридической концепцией, чем концепция принятия груза в свое ведение.

52. Большинство согласилось, что концепция принятия грузов в свое ведение является хотя и не идеальным, но наиболее приемлемым решением, которое можно сформулировать с учетом широкого разнообразия ситуаций, охватываемых проектом конвенции. Кроме того, в некоторых правовых системах данная концепция имеет четкий смысл. Также отмечалось, что концепция принятия груза в свое ведение должным образом устраняет недоразумения, возникающие после прекращения действия режима, применяемого к перевозчику, сдающему груз, и до начала действия режима, применяемого к перевозчику, забирающему груз.

53. Относительно времени окончания согласно проекту Конвенции срока ответственности оператора было выражено мнение, что концепция вручения груза лицу, управомоченному принять его, не является достаточно четкой. Например, не ясно, предполагает ли данная концепция, что оператор обязан уведомить лицо, управомоченное принять груз, о том, что его можно получить. Было внесено предложение обязать оператора делать такое уведомление, однако оно не было принято.

54. Комиссия приняла предложение заменить концепцию вручения груза лицу, управомоченному принять его, концепцией предоставления груза в распоряжение этого лица Данное предложение было основано на том соображении, что задержка в получении груза в согласованный период времени не должна вести к полному прекращению ответственности оператора, если он только не уведомил получателя и не просил его получить груз. С учетом поправки, предусмотренной в данном предложении, статья 3 была сохранена в существующей формулировке.

## Статья 4

### Пункт 1

55. Было высказано мнение, что необходимо изменить вводное предложение, с тем чтобы уточнить, что выбор решения либо в соответствии с подпунктом (a), либо в соответствии с подпунктом (b) должен осуществляться оператором, а не его заказчиком. Согласно другой точке зрения оператор не должен иметь такого выбора; то есть выбор должен быть предметом договоренности между двумя сторонами.

56. Было предложено заменить слово "заказчик" в вводном предложении на слова "другая сторона" или "другая сторона контракта". В поддержку предложений отмечалось, что слово

"заказчик" предполагает постоянную деловую связь между сторонами, а оператор может принять груз у стороны в рамках разовой операции. В противовес этим предложениям было отмечено, что оператор может принять груз у лица, не являющегося стороной контракта, заключенного с оператором. Например, другой стороной может быть грузоотправитель, а груз может быть принят от перевозчика грузоотправителя; и перевозчику потребуется документ, предоставление которого предусмотрено в пункте 1.

57. Было высказано мнение, что выражение "без неоправданного промедления" в вводном предложении является неточным и что следует использовать такой термин, как, например, "безотлагательно". Было отмечено, что в этой терминологии требуется большая точность ввиду изложенных в пункте 2 последствий невозможности оператора осуществить действие своевременно.

58. Было предложено разъяснить в подпункте (а), что информация о состоянии и количестве груза должна содержаться в документе, предъявляемом заказчиком, нежели включаться оператором, и для этого заменить слова "характеризующий груз и указывающий его состояние и количество" словами "в котором характеризуются состояние и количество груза".

59. Было предложено исключить из подпункта (а) слова "и указывающий его состояние и количество". В поддержку этого предложения было отмечено, что в документе, предъявляемом заказчиком, не всегда может указываться состояние или количество груза, и должно быть достаточным, если оператор подпишет документ без такого указания. В пользу сохранения этих слов указывалось, что этот документ должен характеризовать состояние и количество груза, в отсутствие чего должно применяться положение, предусматриваемое в пункте 2.

60. Было достигнуто общее согласие, что в соответствии с пунктом (а) от оператора следует также потребовать указывать дату приемки груза.

61. Было предложено изменить слово "представленный " в подпункте (а) либо словом "предъявленный", либо словами "представленный или предъявленный", с тем чтобы не допустить предположения, что заказчик должен составлять данный документ. В противовес этим предложениям было отмечено, что слово "представленный" четко указывает на то, что данный документ должен поступать от заказчика.

62. Были внесены предложения о включении в подпункт (а) положения о том, что указание в документе состояния и количества груза должно касаться этого состояния и количества только в той мере, в которой они могут быть подтверждены разумными средствами проверки. Связанное с этим предложение касалось предоставления возможности оператору включить в этот документ оговорку, если оператор не может проверить эту информацию разумными средствами проверки или если у него есть основание сомневаться в ее точности.

63. Эти предложения предполагают, что оператор, который решил действовать в соответствии с подпунктом (a), должен совершить в разумных пределах осмотр груза при его приемке для проверки информации, содержащейся в этом документе в отношении состояния и количества груза. Если оператор подписывает этот документ, то он принимает на себя обязательство в связи с указанной в нем информацией, если только он не сделал оговорку. Поэтому было высказано мнение, что это положение необходимо для защиты оператора, который не имел разумных средств должным образом осмотреть груз или вообще проверить информацию, содержащуюся в этом документе. Еще одно основание, выдвинутое в поддержку этого предложения, заключалось в том, что это положение содержится в подпункте (b) и что подпункты (a) и (b) должны действовать параллельно. В качестве другого средства достижения результата, преследуемого этим предложением, была выдвинута идея предусмотреть в пункте 2 положение, в соответствии с которым оператор, если он решил действовать в соответствии с подпунктом (a), явно удостоверил состояние и количество груза так, как это указано в этом документе, в той мере, в какой это можно было бы подтвердить разумными средствами проверки.

64. Против этих предложений были высказаны следующие суждения. Действия, предусмотренные в подпунктах (a) и (b), носят различный характер. Согласно подпункту (a) оператор всего лишь удостоверяет получение им груза. Это сделано в целях упрощения и ускорения процедуры; оператор не несет никаких обязательств в отношении осмотра груза, а его подпись на документе не служит удостоверением или подтверждением характеристики состояния и количества груза, которая дана в документе заказчиком. Поэтому необходимость включения рассматриваемого положения в подпункт (a) отсутствует. Данное положение необходимо включить в подпункт (b), ибо согласно этому подпункту оператор должен сам удостоверить состояние и количество груза. Включение же этого положения и в подпункт (a) может создать ошибочное впечатление о том, будто оператор обязан осматривать груз и проверять данные, указанные заказчиком в документе.

65. В качестве еще одного довода против этих предложений утверждалось, что если оператор мог бы вносить оговорку в транспортный документ, например в коносамент, которая содержала бы возражения против данных о состоянии и количестве груза, указанных в коносаменте заказчиком, то эта оговорка могла бы изменять юридические последствия документа. Кроме того, указывалось, что документ, о котором говорится в подпункте (a), не может быть переуступлен третьему лицу и не обладает другими юридическими признаками коносамента; поэтому хотя положение относительно разумных средств проверки груза и включено в статью 16 Гамбургских правил применительно к коносаментам, его не следует включать в подпункт (a).

66. Те, кто возражал против включения упомянутого положения в подпункт (a), высказались в пользу сохранения нынешней структуры и текста пункта 1, за исключением, пожалуй, некоторых редакционных поправок, поскольку данный пункт, как утверждалось, построен логично и легок в применении.

67. Что касается слов "разумные средства проверки", то было достигнуто общее согласие о том, что оператор обязан конкретно определить состояние груза только на основании его внешнего вида и что он не обязан вскрывать запломбированные контейнеры.

68. Предлагалось добавить в подпункт (b) требование о том, чтобы в выдаваемом оператором документе обязательно указывалась характеристика груза в целях достижения согласованности с подпунктом (a).

Пункт 2

69. Было сделано предложение об изъятии слов "по внешнему виду", ибо в случае, если оператор действует не сообразуясь с положениями подпункта (a) или (b) пункта 1, то считается, что он получил груз в хорошем состоянии, хотя это и может быть опровергнуто. Преобладала точка зрения о том, что слова "по внешнему виду" следует сохранить. Утверждалось, что правовое положение оператора в отношении состояния товара на основании предположения, о котором говорится в пункте 2, должно сообразовываться с таким его положением, которое могло бы создаться, если бы он действовал в соответствии с пунктом 1(a) или (b). Поскольку согласно пункту 1 (b) (и пункту 1(a), если предложения, о которых говорилось в пункте 62 выше, будут приняты) оператор несет ответственность за состояние груза только в той степени, в которой оно может быть установлено с помощью разумных средств проверки, считается, что оператор, не указавший данных о состоянии груза, получил его в хорошем состоянии только в той степени, в которой состояние груза могло бы быть установлено с помощью разумных средств проверки. Таким образом, слова "по внешнему виду" в пункте 2 относятся к понятию "разумные средства проверки" в пункте 1. Было выражено мнение, что взаимосвязь между этими двумя выражениями требует уточнения.

70. Было предложено уточнить, что предположение, о котором говорится в пункте 2, возникает не только, когда оператор не выполняет действий, предусмотренных в подпунктах (a) или (b) пункта 1, при условии, что о выполнении этого действия просит заказчик, но и в любом случае, когда оператор не подписал или не выдал документ, удостоверяющий состояние груза при его получении.

71. Было предложено в конце пункта 2 добавить слова "при условии, что он не принял груз в свое ведение на хранение". В поддержку предложения было отмечено, что предположение, содержащееся в пункте 2, не относится к тем случаям, когда груз просто перемещается с одного транспортного средства на другое без его складирования или хранения. Предложение было принято и направлено редакционной группе.

72. В конце обсуждения пунктов 1 и 2 Комиссия решила направить эти пункты редакционной группе для дальнейшей работы на основе текстов в их настоящем виде.

Пункт 3

73. Комиссия решила сохранить существо этого пункта без изменений.

Пункт 4

74. Согласно одной точке зрения, указанная в данном пункте свобода сторон при выборе форм подписи должна регулироваться применимым правом. В качестве примера была сделана ссылка на подход, использованный в статье 14(3) Гамбургских правил. Согласно же другой точке зрения, получившей значительную поддержку, в пункте должна допускаться любая форма подписи, включая использование электронных средств. Было предложено выразить данное мнение с помощью формулировок статьи 5(k) Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселя (1988 год). Редакционной группе было предложено подготовить альтернативные формулировки пункта, отражающие выраженные мнения.

75. Было выражено мнение, что способ подписания должен определяться с согласия заказчика и что оператор должен подвердить свою подпись, когда этого требует заказчик. Комиссия не сочла необходимым рассматривать подобные вопросы в проекте конвенции.

Предложение о включении нового пункта

76. Было предложено предусмотреть в статье 4, что отсутствие в документе одной или двух записей, упомянутых в пункте 1, не повлияет на существование или юридическую силу контракта на предоставление транспортных услуг. Было отмечено, что сопоставимое положение имелось в Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 1929 год) (в дальнейшем упоминаемая как "Варшавская конвенция"). Однако в противовес этому предложению было отмечено, что в соответствии с Варшавской конвенцией условием для юридической силы договора о перевозке является существование транспортного документа, в то время как юридическая сила контракта на предоставление транспортных услуг не зависит от существования или содержания документа, выданного в соответствии со статьей 4(1) проекта конвенции. Поэтому было решено, что нет необходимости включать предложенное положение в проект конвенции.

Статья 5

77. Было высказано замечание, что в отличии от статьи 5(4) Гамбургских правил статья 5 не содержит специального правила, касающегося утраты или повреждения груза или задержки в результате пожара. Комиссия пришла к выводу, что содержащиеся в статье 5 правила, касающиеся ответственности, охватывают все причины утраты, повреждения или задержки, включая пожар.

Пункт 1

78. По общему мнению слово "ущерб", содержащееся в начале пункта, будет включать и такие убытки, как утраченная прибыль, в тех правовых системах, где такие убытки могут быть взысканы. Предложение заменить это словом "убытки" не было принято. Редакционной группе было предложено обеспечить, чтобы смысл, вкладываемый в слово "ущерб", был должным образом отражен в текстах на всех языках.

Пункт 2

79. Было принято решение оставить существо данного пункта без изменений. Было отмечено, что данный пункт, будучи в целом аналогичным статье 5(7) Гамбургских правил, отличается от этой статьи лишь ссылкой на "непринятие" мер оператором, его служащими, агентами или другими лицами, услуги которых он использовал, употребленной вместо слова "вина" этих лиц. Использовавшийся в данном пункте подход был поддержан, поскольку он отражает более современную трактовку данного вопроса. Было отмечено, что аналогичный подход использовался в статье 80 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров (1980 год).

Пункт 3

80. Комиссия решила заменить слово "вручил" словами "передал в распоряжение", учитывая аналогичное решение, принятое в отношении статьи 3 (см. пункт 54 выше).

Пункт 4

81. Были сделаны предложения продлить период, указанный в пункте 4, с 30 дней до 60 дней или до 90 дней, с тем чтобы предоставить оператору достаточные возможности установить местонахождение груза. Отмечалось, что Гамбургские правила устанавливают 60-дневный период, а Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (1980 год) (далее упоминаемая как "Конвенция о смешанных перевозках") - 90 дней.

82. Комиссия решила сохранить 30-дневный период. Было указано, что более длительные периоды времени, установленные Гамбургскими правилами и Конвенцией о смешанных перевозках, необходимы, учитывая расстояния, на которые перевозятся грузы, охватываемые этими конвенциями, а также масштабы территории, на которой будет необходимо вести поиски, с тем чтобы установить местонахождение груза. Согласно проекту конвенции оператор будет должен лишь проводить поиски на территории терминала. Кроме того, некоторые грузы могут срочно потребоваться лицу, управомоченному принять их (например, строительные материалы), и не следует, чтобы это лицо было вынуждено ждать слишком длительное время до того момента, когда оно сможет считать груз утраченным и принять другие соответствующие меры.

83. Было сделано предложение исключить ответственность оператора в случае форс-мажорных обстоятельств. Это предложение не было принято, учитывая, что, по пониманию Комиссии, форс-мажорные обстоятельства косвенно определяются в качестве основания освобождения от ответственности согласно пункту 1.

84. Было сделано предложение о том, чтобы разъяснить, кто имеет право считать груз утраченным. После обсуждения было принято решение о том, чтобы оговорить, что лицо, управомоченное заявить требования по поводу утраты груза, является лицом, которое может считать груз утраченным. Было отмечено, что этот подход будет соответствовать статье 12(2) проекта конвенции и статье 5(3) Гамбургских правил.

85. Был поднят вопрос о том, может ли суд в случае, если груз был объявлен утраченным в соответствии с пунктом 4, а также найден, объявить, что этот груз не утрачен. Хотя по этому вопросу были высказаны различные мнения, Комиссия приняла решение о том, что эта проблема выходит за рамки сферы применения проекта конвенции.

86. Комиссия решила заменить слово "вручил" словами "передал в распоряжение", учитывая аналогичное решение, принятое в отношении статьи 3 и пункта 3 статьи 5 (см. пункты 54 и 80 выше).

## Статья 6

### Пункт 1

87. Текст, представленный Комиссии, предусматривает два предела ответственности за утерю или повреждение груза: нижний предел, который будет применяться в тех случаях, когда груз находится в процессе перевозки морем или по внутренним водным путям, и верхний предел для тех случаев, когда груз не находится в процессе такой перевозки. Было высказано мнение, что целесообразно предусмотреть один предел ответственности независимо от вида перевозки, поскольку принятый в существующем тексте подход двойного предела затруднительно применить на практике. Однако преобладало мнение, что подход двойного предела следует сохранить. Было отмечено, что в этом подходе учитываются различные относительные стоимости грузов, с одной стороны, перевозимых морем и по внутренним водным путям, и, с другой, другими видами транспорта. В нем также отражаются различия в относительных уровнях пределов ответственности, содержащихся в действующих конвенциях о различных видах перевозки.

88. Было высказано мнение, что настоящий пункт следует изменить, с тем чтобы пояснить, где на каком этапе транспортной цепочки должна проходить перевозка груза морем или по внутренним водным путям, с тем чтобы могло иметь место применение нижнего предела, например, должны ли грузы перевозиться к оператору или от оператора морем или по внутренним водным путям, или будет применяться нижний предел, если процесс перевозки будет происходить в другом месте транспортной цепочки. Было достигнуто общее согласие, что для применения нижнего предела процесс перевозки не должен быть удален от оператора в транспортной цепочке, поскольку, если это произойдет, оператор может быть не осведомлен о том, что перевозка груза осуществляется морем или по внутренним водным путям. Было отмечено, что в соответствии с Конвенцией о смешанных перевозках нижний предел будет применяться в том случае, если перевозка морем или по внутренним водным путям осуществляется на любом этапе транспортировки. Однако было заявлено, что в соответствии с этой конвенцией оператор смешанной перевозки является участником договора на весь этап транспортировки и поэтому будет осведомлен о такой перевозке. Комиссия согласилась, что нижний предел следует применять к оператору, если существуют, как представляется, объективные указания, о которых известно оператору, на то, что груз перевозится к оператору или должен быть перевезен от оператора морем или по внутренним водным путям.

89. Комиссия постановила отложить рассмотрение вопроса о суммах пределов, которые в существующем тексте были помещены в квадратные скобки, до тех пор, пока она не примет решение о том, какую форму будут иметь единообразные правила. Впоследствии Комиссия постановила оставить суммы в квадратных скобках, оставив за конференцией полномочных представителей, которая будет принимать конвенцию, право принять окончательное решение в отношении сумм пределов ответственности.

90. Было высказано предложение добавить в качестве альтернативного варианта для предела ответственности за килограмм веса брутто предел ответственности за упаковку или единицу груза. В поддержку этого предложения было указано, что подход, связанный с установлением предела ответственности за килограмм груза, уместен в случае тяжелых партий недорогостоящих грузов, но не в случае дорогостоящих грузов, имеющих относительно малый вес (например, электронно-вычислительная техника). Для последнего типа грузов более уместен предел ответственности за упаковку или единицу груза. Другой довод, высказанный в поддержку альтернативного варианта, касающегося установления предела ответственности за упаковку, заключался в том, что он поможет привести в соответствие пределы, применяемые к операторам морских терминалов с пределами, применяемыми к морским перевозчикам, которые регулируются альтернативными пределами, основанными на весе или числе упаковок или единиц груза. В ответ на это было указано, что подход, связанный с установлением пределов ответственности за упаковку, подробно рассматривался в Рабочей группе, однако не был использован в существующем тексте, в частности, из-за трудностей, заключающихся в определении упаковки или единицы груза или из-за того факта, что включение в текст этого альтернативного варианта потребует включения дополнительных положений в проект конвенции, например, касающихся документации, которые чрезмерно усложнят текст. В соответствии с этим было решено сохранить единый предел ответственности за килограмм веса брутто.

Пункты 2 и 3

91. Комиссия постановила сохранить существо этих пунктов без изменений.

Пункт 4

92. Было высказано мнение, что существо пункта 4, как представляется, отражено в статье 13(2), и было предложено либо опустить пункт 4, либо включить в него ссылку на статью 13(2). По мнению большинства, пункт 4 следует сохранить в его нынешнем виде. В поддержку этого мнения было указано, что статья 13(2), касающаяся ответственности и обязательств оператора имеет более широкую сферу применения, чем пункт 4; в пункте 4 содержится полезное разъяснение относительно того, что оператор может согласиться с пределами ответственности, превышающими пределы ответственности, предусмотренные в пунктах 1, 2 и 3.

93. Было отмечено, что в пункте 4 конкретно не указано, в какой форме оператор должен выражать свое согласие. Согласно мнению Комиссии следует понимать, что настоящий пункт в его нынешней формулировке предусматривает, что независимо от того, в какой форме оператор выражает согласие на более высокие пределы ответственности, он берет на себя обязательство в результате этого согласия и впоследствии не может от него отказаться.

Статья 7

94. Были подняты различные вопросы в связи с заголовком статьи 7, который в тексте на английском языке является точно таким же, как заголовок статьи 7 Гамбургских правил. Было отмечено, что в некоторых текстах на других языках используется терминология, которая отличается от слова "иски", используемого в тексте на английском языке. Был поднят вопрос в отношении расхождения между используемым в заголовке словом "claims" и используемым в пункте 1 словом "action", которое подразумевает возбуждение юридического дела в суде или в арбитражном суде. В ответ на последнее возражение было заявлено, что использование слова "claims" в заголовке является правильным, поскольку статья будет применяться в отношении любого иска, возбуждаемого против оператора, независимо от контекста судебно-правового разбирательства.

95. Было высказано мнение, что использование выражения "внедоговорные иски" следует изменить с целью охвата, например, случая "требования из ответственности", с тем чтобы точно отразить существо статьи, которая регулирует договорные, а также внедоговорные иски. В ответ было заявлено, что заголовок в его существующей форме является удовлетворительным, поскольку основная цель статьи заключается в том, чтобы разъяснить, что пределы ответственности будут применяться даже в отношении внедоговорных исков.

96. Комиссия решила сохранить существующий заголовок в тексте на английском языке и просить редакционную группу обеспечить его соответствие в текстах на других языках.

Пункт 1

97. Было выражено мнение, что слова "ином правоосновании" являются слишком неопределенными и что их следует заменить выражением "документе иного характера". Отмечалось, что смысл данных слов состоит в том, чтобы охватить основание для исков, которые в некоторых правовых системах не классифицируются как договор или деликт, или, например, залог. Комиссия решила сохранить слова "ином правоосновании", которые также используются в статье 7(1) Гамбургских правил, и просить редакционную группу обеспечить, чтобы терминология, использованная в текстах на других языках, точно передавала смысл слов, использованных в тексте на английском языке.

Пункт 2

98. Было выражено мнение, что пункт 2 устанавливает право на иск против служащего или агента оператора или против других лиц, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг.

Отмечалось, однако, что наличие такого права на иск зависит от применимого национального законодательства и что пункт 2 касается лишь обеспечения правовой защиты и пределов ответственности в связи с исками, которые могут быть возбуждены в соответствии с применимым законодательством против других лиц помимо оператора.

Пункт 3

99. Комиссия выразила понимание того, что общая сумма, которая может быть взыскана на основании отдельных исков, связанных с одним индицентом, против оператора или против его служащих, агентов или других лиц, услуги которых он использует, не должна превышать максимальной суммы, которая может быть взыскана с оператора. Комиссия просила редакционную группу вновь рассмотреть варианты текста на всех языках, с тем чтобы обеспечить должное отражение этого понимания.

100. Было выражено мнение, что если оператор соглашается на основании статьи 6(4) с пределом ответственности, превышающим предел, предусмотренный в проекте конвенции, в силу пункта 3 повышенный предел ответственности применяется не только в отношении оператора, но и в отношении его служащих, агентов или других лиц, услуги которых он использует. Согласно другому мнению, повышенный предел ответственности не применяется также в отношении этих служащих, агентов и других лиц. Комиссия постановила, что данный вопрос должен решаться на основе его толкования в каждом конкретном случае.

## Статья 8

Заголовок

101 Было предложено изменить заголовок статьи следующим образом: "Неприменение пределов ответственности" на том основании, что в существующем заголовке, в котором говорится об утрате "права" на ограничение ответственности, присутствует элемент субъективизма, а именно тот факт, что оператор сам может принять решение о том, ограничивать ему собственную ответственность или нет. Комиссия передает настоящее предложение редакционной группе.

Пункт 1

102 Было предложено использовать фразу "ограничение ответственности", а не фразу "предел ответственности", с тем чтобы обеспечить увязку с терминологией, использованной в статье 8(1) Гамбургских правил. Настоящее предложение передается редакционной группе.

103. Было предложено исключить слова "его служащих или агентов" по следующим соображениям. Если допустить утрату права оператора на ограничение ответственности в силу действий его служащих или агентов, то ответственность оператора не будет подлежать страхованию или будет подлежать страхованию, но по высоким расценкам, и соответствующее увеличение в расходах в конечном итоге придется нести грузоотправителю. В случае отсутствия вины самого оператора

несправедливо лишать его права пользоваться пределами ответственности по причине противоправных деяний его служащих или агентов. Данное положение должно соответствовать статье 8(1) Гамбургских правил, в соответствии с которыми перевозчик утрачивает право на ограничение ответственности лишь в случае преднамеренного или безответственного поведения самого перевозчика, а не его служащих или агентов.

104. Данное предложение не было принято. Оно было отвергнуто по следующим соображениям: нынешний текст, в соответствии с которым оператор утрачивает право пользоваться пределами ответственности в случае преднамеренного или безответственного поведения служащих или агентов оператора, но не других лиц, услуги которых оператор использует для обеспечения транспортных услуг, представляет собой достигнутый в рамках Рабочей группы компромисс между мнением о том, что право на ограничение пределов ответственности утрачивается лишь в случае преднамеренного или безответственного поведения самого оператора, и мнения о том, что оно утрачивается в случае такого поведения не только его служащих и агентов, но и других лиц, услуги которых он использовал. Операторы, как правило, являются юридическими лицами, и такие юридические лица могут действовать лишь через посредство своих служащих и агентов; таким образом, ссылка на преднамеренное или безответственное поведение самого оператора не имеет практического значения. В соответствии с Международной конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, 1924 года (именуемой далее "Гаагскими правилами") с изменениями, внесенными в соответствии с Протоколом изменений в 1968 году (Гаагские правила с внесенными в соответствии с Протоколом 1968 года изменениями далее именуются "Гаагскими/Висбийскими правилами"), перевозчик утрачивает право на ограничение пределов ответственности в случае преднамеренного или безответственного поведения его служащих или агентов; аналогичные положения содержались в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 года и Варшавской конвенции. Статья 8(1) Гамбургских правил не служит моделью для проекта конвенции, поскольку более ограничительный подход, использованный в Гамбургских правилах, являлся элементом пакетного компромисса, в рамках которого, в частности, было опущено положение о защите перевозчика в случае морской аварии, сформулированное в Гаагских правилах.

105. Было высказано предложение добавить в данный пункт формулировку, в соответствии с которой перевозчик утрачивает право пользоваться пределами ответственности в случае преднамеренного или безответственного поведения его служащих или агентов только, если они действовали в рамках своих служебных обязанностей. В поддержку этого предложения было указано, что будет несправедливым, если оператор будет лишен права пользоваться пределами ответственности в том случае, если его служащие или агенты действовали выходя за рамки своих служебных обязанностей. Цель пределов, право пользования которыми может утрачиваться, заключается в том, чтобы побудить операторов осуществлять контроль за поведением их служащих или агентов; однако операторы не могут осуществлять контроль за поведением, выходящим за рамки служебных обязанностей их служащих или агентов. Было также указано, что добавление предлагаемой

формулировки будет содействовать определенности и стабильности в отношении пределов ответственности. Понятие "поведение в рамках служебных обязанностей", как указывалось, общеизвестно и имеет устоявшееся значение во многих правовых системах.

106. Данное предложение было отвергнуто по следующим соображениям. Определить, действуют служащие или агенты в рамках своих служебных обязанностей или нет, весьма сложно, и добавление предлагаемой формулировки приведет к судебным спорам. Формулировка лишена смысла, поскольку преднамеренное и безответственное поведение по своему характеру выходит за рамки служебных обязанностей. Если рассматривать оператора и истца, то ответственность за преднамеренное и безответственное поведение со стороны своих служащих и агентов должен нести оператор.

107. Было также высказано мнение, что совершенно очевидно, что юридическое лицо несет ответственность за действия своих служащих или агентов лишь в том случае, если они действуют в рамках своих служебных обязанностей. Однако в ответ на высказанное мнение было отмечено, что в контексте статьи 5(1) в намерения Рабочей группы входило добиться того, чтобы оператор нес ответственность за действия своих служащих, агентов и других лиц, услугами которых он пользуется, даже в том случае, если они действовали в нарушение своих служебных обязанностей.

108. По этому предложению мнения разделились приблизительно пополам. Вот почему Комиссия приняла решение сохранить нынешний текст пункта 1 без добавления в него предлагаемой формулировки.

109. Предложение о том, чтобы пункт 1 поместить в квадратные скобки и оставить его на рассмотрение форума, который будет принимать конвенцию в ее окончательном виде, не было принято.

110. Комиссия согласилась, что в соответствии с пунктом 1 оператор не теряет преимущества, связанные с пределами ответственности, в случае преднамеренного или безответственного поведения лиц, не являющихся его служащими или агентами, услугами которых он пользовался при предоставлении услуг на перевозку.

Пункт 2

111. Комиссия согласилась сохранить существо этого пункта без изменений.

## Статья 9

Статья в целом

112. Было высказано мнение, что необходимо пересмотреть общий подход этой статьи. В связи с этим мнением было отмечено, что в статье от какого-то неконкретного лица требуется соблюдать подлежащие применению законы и правила в отношении маркировки, обозначения, упаковки или документов опасных грузов, при отсутствии которых оператор может принять меры предосторожности в отношении таких грузов без уплаты компенсации за их утрату или уничтожение.

Указывалось, что такие положения могут иметь далеко идущие и, возможно, непредвиденные последствия и что такие вопросы предпочтительно рассматривать в международных и национальных документах, касающихся опасных грузов, где они рассматриваются конкретно и всеобъемлюще. Указывалось также, что в статье не рассматривается надлежащим образом основной вопрос ответственности за утрату и повреждение опасных грузов. Как отмечалось, смысл статьи состоит в том, что ответственность оператора за такую утрату и повреждение регламентируется принципом предполагаемой вины или небрежности согласно статье 5(1), который, как отмечалось, неуместен в случае принятия опасных грузов оператором. Тем не менее Комиссия приняла решение, что настоящий текст является надлежащей основой для статьи 9 при условии его возможного уточнения и доработки.

113. Отмечалось, что статьи 9 и 5 взаимосвязаны, поскольку статья 9 представляет собой исключение из правил, касающихся ответственности, которые изложены в статье 5. Предлагалось такую взаимосвязь выразить более ясно и поместить статью 9 ближе к статье 5. Вместе с тем, согласно другим мнениям, расположение статьи 9 следует сохранить. Комиссия сочла, что это вопрос редактирования, и передала его редакционной группе.

114. Высказывалось предложение добавить в статье 9 формулировку о том, что эта статья не применяется в случаях, охватываемых статьей 4. В основу этого предложения было положено понимание того, что оператору обычно будет известно об опасном характере принятых им грузов, поскольку состояние будет указано в транспортном документе, сопровождающем грузы, и что слово "состояние" в статье 4(2) предполагает опасный характер груза. Тем не менее, по мнению Комиссии, слово "состояние" касается того, поврежден груз или нет, а не того, является ли он опасным; поэтому предложение не было принято.

Вводная часть

115. Высказывалось мнение, что в вводной части следует указать, кто обязан обеспечить маркировку, обозначение, упаковку и документы груза. Согласно одному мнению, это должен сделать заказчик оператора. Тем не менее, по мнению большинства, в этой статье не следует рассматривать данный вопрос, поскольку он отражен в международных и национальных документах, касающихся опасных грузов, и его рассмотрение в проекте конвенции вызовет риск возникновения коллизий таких документов. Исходя из аналогичных соображений, Комиссия не приняла предложение о том, чтобы в этой статье прямо предусмотреть обязательство информировать оператора об опасном характере груза.

116. Предложение о том, чтобы в вводной части упоминать лишь грузы, имеющие маркировку или обозначение опасных, с целью обеспечения соответствия со статьей 13(1) Гамбургских правил, принято не было.

117. В связи со словами "в соответствии с любым законом или правилом, касающимся опасных грузов", которые фигурируют в вводной части, высказывались различные предложения. Согласно одному из них следует исключить эти слова по тем причинам, что они не являются

необходимыми и что в статье 13(1) Гамбургских правил не содержится такой ссылки. Это предложение принято не было. Согласно другому предложению следовало бы сохранить ссылку в ее существующей формулировке без указания того, законы и правила какой страны должны соблюдаться. В поддержку этого предложения указывалось, что законы и правила различных стран, касающиеся опасных грузов, могут применяться в связи с грузом, принятым оператором, и настоящая статья не должна исключать необходимость соблюдения любого из этих законов или правил. Вместе с тем, по мнению большинства, целесообразно включить конкретную ссылку на законы и правила какой-либо конкретной страны. Вносились предложения указать страну, где находится терминал, или страны, где предоставляются транспортные услуги. После обсуждения Комиссия приняла решение включить ссылку на любой закон или правило, касающиеся опасных грузов, которые подлежат применению в стране, где грузы передаются оператору. По мнению Комиссии, слова "любой закон или правило" означают международные, а также национальные законы и правила.

118. Было отмечено, что согласно имеющемуся тексту, положения подпунктов (a) и (b) применяются в том случае, если опасный груз передается без надлежащей маркировки, обозначения, упаковки или документов и если оператор иным образом не осведомлен об опасном характере груза. Было сделано предложение внести элемент объективности в последнее требование путем добавления слов о том, что упомянутые положения не будут применяться, если оператор должен был знать об опасном характере груза. Преобладала точка зрения о том, что не следует заведомо предполагать, что оператору известно об опасном характере груза. Соответственно это предложение принято не было.

119. Высказывалось мнение о целесообразности пересмотра формулировки "имеет право" в конце вводной части на том основании, что меры предосторожности, о которых говорится в подпункте (a), носят характер обязанностей, а не прав оператора. Однако преобладало мнение о том, что слова "имеет право" адекватно отражают смысл подпункта (a).

Подпункт (a)

120. Высказывалось мнение о том, что оператора следует обязать уведомлять о своем намерении уничтожить груз ввиду чрезвычайного характера такой меры и необходимости защитить интересы собственника груза. В качестве возражения утверждалось, что в соответствии с положениями данной статьи груз может быть уничтожен только в том случае, когда он представляет собой непосредственную опасность; поэтому времени, чтобы направить такое уведомление, не будет. В свете этого замечания предлагалось обязать оператора уведомлять о своем намерении одновременно с уничтожением груза. По мнению большинства, для защиты интересов собственника груза достаточно того, что в данном пункте право на уничтожение груза без выплаты компенсации ограничивается случаями непосредственной опасности. Поэтому Комиссия приняла решение не предусматривать требования в отношении уведомления.

121. Комиссия приняла предложение конкретно указать в подпункте (a), что меры предосторожности, предусматриваемые этим пунктом, должны приниматься законными средствами.

Подпункт (b)

122. Предлагалось в подпункте (b) указать, что под лицом, которое обязано возместить расходы оператора, следует понимать "лицо, которое не выполнило своих обязательств по извещению его об опасном характере груза на основании той или иной международной конвенции или национального законодательства". Это предложение было поддержано по тем соображениям, что оно способствует уточнению того, кто именно обязан возместить расходы оператору, и вносит ясность в отношении того, что обязанность возмещать расходы оператору вытекает из допущенной небрежности. Это предложение было принято в принципе, но его формулировка была изменена следующим образом: "от лица, которое не выполнило каких-либо обязательств на основании такого закона или правил по извещению его об опасном характере груза". Эта формулировка отвечает решению Комиссии о том, что лицо, обязанное уведомлять об опасном характере груза, должно определяться соответствующими международными или национальными правилами.

123. Было высказано мнение о том, что оператор должен получить возмещение за свои расходы в связи с принятием мер предосторожности, упомянутых в подпункте (a), даже если он осведомлен об опасном характере груза в момент его принятия. Комиссия приняла решение не менять формулировку текста в соответствии с этим предложением.

124. Комиссия заявила о своем понимании того, что подпункт (b) не затрагивает каких-либо прав оператора, которые он может иметь в соответствии с национальным законодательством на получение возмещения или компенсации за убытки, помимо возмещения расходов, о которых говорится в этом подпункте. Кроме того, по мнению Комиссии, обязательства лиц, упомянутых в подпункте (b) с поправками Комиссии, о возмещении расходов оператору не снимают какой-либо ответственности с этих лиц перед собственниками других грузов, находящимися на терминале, которые были повреждены опасным грузом.

Статья 10

Пункт 1

125. Было предложено конкретно указать в этой статье, что оператор имеет право удерживать груз только в связи с издержками и требованиями, которые являются обоснованными. Комиссия приняла это предложение и передала его на рассмотрение редакционной группе.

126. Было внесено предложение о том, чтобы право оператора удерживать груз было расширено и охватывало 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, как, например, расходы по хранению, продолжающие возрастать после того срока, когда груз должно изымать лицо, управомоченное принять его. Это предложение было принято и передано редакционной группе.

127. Было высказано мнение, что в пункте 1 следует указать, что закон, применимый к договоренностям, расширяющим обеспечительные права оператора в отношении груза, должен быть законом того места, где находится этот груз. В противоположность этому мнению было отмечено, что норма о коллизии законов потеряла свою актуальность; в соответствии с более современными концепциями стороны должны суметь договориться о том законе, который будет применяться. Вместе с тем было отмечено, что в некоторых государствах законодательство не позволяет делать такой выбор. Согласно другим предложениям следовало бы исключить как излишние слова "в соответствии с подлежащим применению законом" или сделать ссылку на закон того места, где удерживается данный груз.

128. Комиссия приняла решение указать "подлежащий применению закон" вместо "любой подлежащий применению закон", с тем чтобы не подразумевать, что стороны имеют полную свободу выбора соответствующего закона. Редакционной группе было предложено обеспечить соответствие этой формулировки в вариантах на всех языках.

Пункт 2

129. Комиссия решила сохранить существо этого пункта без изменений.

Пункт 3

130. Комиссия обсудила вопрос о том, должен ли оператор иметь право продавать удерживаемый груз только в пределах, разрешенных подлежащим применению законом, или в статье 10 следует предусмотреть право продажи независимо от подлежащего применению закона. В поддержку последнего подхода было отмечено, что в случае установления единой нормы, предусматривающей право продажи, можно будет избежать неопределенности, возникающей в связи с различной трактовкой этого вопроса в национальных правовых системах. Было также указано, что этот пункт был бы не нужен, если бы он всего лишь ставил право продажи в зависимость от подлежащего применению закона, поскольку наличие такого права будет зависеть от подлежащего применению внутреннего закона даже при отсутствии подобного положения.

131. Однако, по мнению большинства, право продажи должно существовать только в пределах, допускаемых подлежащим применению законом. Было сочтено, что национальные законы, касающиеся права продажи, затрагивают важные вопросы государственной политики, а также предполагают различные подходы, по которым трудно достичь договоренности на международном уровне.

132. Было высказано мнение, что в этом пункте следует ссылаться только на подлежащий применению закон без указания страны, закон которой будет применяться. Было отмечено, что в большинстве национальных законодательств предусматривается и регулируется право продажи. Однако согласно преобладающему мнению, в данном пункте следует указать конкретный внутренний закон. В соответствии с одной точкой зрения таким законом должен быть закон того государства, в котором находится коммерческое предприятие оператора, как это в настоящее время предусмотрено в этом пункте. Было отмечено, что

некоторые транспортные терминалы находятся на границе двух государств. В таких случаях, если подлежащим применению законом является закон того государства, где груз находится, то может возникнуть неопределенность в отношении того, какой закон применять, поскольку в отношении груза могут предоставляться транспортные услуги по обе стороны границы. Кроме того, оператор может стремиться разместить груз в той зоне терминала, режим которой для него более благоприятен. Согласно другому мнению подлежащим применению законом должен быть закон того места, где груз должен передаваться оператором.

133. Комиссия постановила, что подлежащим применению законом должен быть закон того государства, в котором груз находится. Было указано, что для применения закона какого-либо другого государства, например, закона места нахождения коммерческого предприятия оператора, государство, в котором право на продажу в соответствии с его внутренним законодательством не существует, возможно, должно допускать продажу груза, находящегося на его территории, если этот груз может быть продан в соответствии с законом другого государства. В результате этого настоящий проект конвенции может оказаться неприемлемым в государствах, в которых право на продажу не предусматривается. Было также отмечено, что закон места, где находится груз, представляет собой обычную коллиционную правовую норму.

134. Было высказано мнение, что оператор должен иметь возможность продавать удержанный груз только в пределах, обеспечивающих пропорциональное соотношение между его стоимостью и суммой требования оператора. Вместе с тем было указано, что в некоторых случаях будет невозможно разделить груз для достижения этой пропорциональности. Было также отмечено, что в текст не следует включать понятие пропорциональности, поскольку оно уже подразумевается в праве на продажу. Кроме того, было отмечено, что пункт 4 и особенно обязательство оператора возвратить остаток поступлений от продажи обеспечит достаточную защиту прав собственника груза. Однако в ответ на это мнение было отмечено, что в некоторых случаях товары, подлежащие принудительной продаже, продаются по ценам ниже их фактической стоимости; в таких случаях обязательство оператора возвратить остаток поступлений от продажи не обеспечит достаточную защиту собственника груза. Комиссия решила включить в этот пункт концепцию пропорциональности, предусмотрев, что оператор имеет право продать груз "полностью или частично".

135. Комиссия не согласилась с предложением о том, что оператор должен иметь право продавать только груз, принадлежащий его заказчику, но не груз, принадлежащий третьим сторонам.

136. Комиссия приняла решение, что правила, предусмотренные во втором предложении пункта 3, должны применяться не только к контейнерам, но также к паллетам и аналогичным приспособлениям для транспортировки и упаковки. Она передала редакционной группе предложение уточнить заключительные слова этого пункта за счет включения следующей формулировки: "за исключением случаев ремонта или усовершенствования" контейнеров.

Пункт 4

137. Было внесено предложение, что от оператора следует потребовать ожидания в течение разумного периода времени после уведомления о своем намерении продать груз до его продажи. С помощью такого периода ожидания будет учтена возможность задержек в передаче уведомления, и у собственника груза будет достаточно времени для принятия необходимых мер для защиты своих интересов. В противоположность этому предложению были высказаны следующие точки зрения. Концепция разумного периода времени не является достаточно определенной. В этом пункте от оператора требуется предпринимать разумные усилия для направления уведомления, и неясно, когда этот период ожидания начинается, если такие усилия оказываются безуспешными. Введение периода ожидания нарушит равновесие, достигнутое с помощью этого пункта. Требование предоставить собственнику груза разумный период времени для защиты его интересов подразумевается уже в требовании об уведомлении; в любом случае это обычно будет предусматриваться во внутреннем законодательстве, которое, в соответствии с пунктом 4, будет регулировать процедуры продажи. Соответственно, это предложение не было принято.

138. Предложение об изменении слов "в других отношениях" словами "во всех других отношениях" было передано на рассмотрение редакционной группе.

Статья 11

Пункт 1

139. Редакционной группе было предложено привести пункт 1 в соответствие со статьей 4(1)(a).

140. Было выдвинуто предложение о необходимости представления письменного уведомления об утрате или повреждении предусматривающего уведомление телеграммой или по телексу в качестве исключения из общего правила в отношении формы уведомления, содержащегося в статье 1(e). Комиссия не приняла данное предложение.

141. Было высказано мнение, что один рабочий день, в течение которого необходимо представить уведомление об очевидной утрате или повреждении груза недостаточно, чтобы получатель мог освидетельствовать груз и представить уведомление. Комиссия решила увеличить срок представления такого уведомления до трех рабочих дней.

142. Было высказано предложение после выражения "лицу, управомоченному принять его" включить слова "от данного оператора", с тем чтобы избежать неопределенности в отношении операторов смешанных перевозок или груза, содержащегося в контейнерах. Предложение, носящее редакционный характер, было передано редакционной группе.

Пункт 2

143. Комиссия решила, что срок, равный семи дням, упомянутый в пункте 2, следует заменить на пятнадцать дней. Что касается дня, с

которого начался срок, равный пятнадцати дням, Комиссия отметила, что в некоторых вариантах текста на других языках делается ссылка на день, когда груз достиг своего места конечного назначения, а в вариантах на других языках упоминается день, когда груз достиг грузополучателя или конечного получателя. Комиссия сочла, что отсчет времени должен начинаться с момента прибытия груза конечному получателю, способному провести его инспектирование. Комиссия предпочла термин "конечный получатель", а не термин "грузополучатель", который может быть ошибочно отнесен к адресату на этапе перевозки груза, предшествующему этапу, когда груз перевозился к месту конечного назначения.

144. Было выражено мнение, что уведомление за 45 дней недостаточно, поскольку груз может перевозиться далее в течение значительного периода времени после того, как он был передан оператором. Соответственно было предложено либо исключить полностью положение, сформулированное следующим образом: "но ни в коем случае не позднее, чем через 45 календарных дней после дня передачи груза лицу, управомоченному принять его", либо продлить срок до 90 дней. Возобладало мнение, что данное положение является полезным и его следует сохранить. Комиссия решила увеличить продолжительность срока до 60 дней, что соответствует сроку, указанному в статье 19 Гамбургских правил.

145. В пункт 2 после выражения "если уведомление не сделано" предлагалось включить слово "оператору", поскольку это слово находится в аналогичном месте пункта 1.

Пункты 3, 4 и 5

146. Комиссия решила сохранить существо этих пунктов без изменений.

Статья 12

Пункт 1

147. Было заявлено, что двухлетний срок исковой давности противоречит действующему законодательству в некоторых правовых системах. Соответственно было внесено предложение о том, чтобы вместо установления какого-либо срока исковой давности указать в этом пункте срок исковой давности того государства, в котором находится груз. Это предложение не было принято.

Пункт 2

148. Было предложено, чтобы упоминание статьи 5 в конце этого пункта относилось к статье 5 (4). Это предложение было передано на рассмотрение редакционной группы.

149. В связи с первой частью этого пункта, в которой предусматривается, что срок исковой давности начинается в день, когда оператор передал груз лицу, управомоченному принять его, было предложено исключить упоминание о лице, управомоченном принять груз. В поддержку этого предложения было отмечено, что срок исковой давности должен начинаться даже если оператор передал груз

неуправомоченному лицу. В качестве противоположного мнения было отмечено, что в этом случае такой срок начинаться не должен. Это предложение не было принято.

150. Было принято решение внести поправку в упоминание о передаче оператором груза лицу, управомоченному принять его, таким образом, чтобы речь шла о передаче оператором груза этому лицу или передаче его в распоряжение этого лица.

151. В отношении лица, которое должно быть уведомлено об утрате груза, было предложено вместо лица, управомоченного предъявить иск в связи с утратой груза, предусмотреть лицо, управомоченное принять груз. В поддержку этого предложения было отмечено, что лицо, упомянутое вторым, обычно является лицом, которое будет уведомляться оператором об утрате груза. Кроме того, было отмечено, что оператор не обязан устанавливать, кто управомочен предъявлять иск в связи с утратой груза для определения лица, которое следует уведомлять. Преобладающая точка зрения заключалась в том, что существующее упоминание о лице, управомоченном предъявить иск в связи с грузом, следует сохранить, учитывая внесение поправки в пункт 5(4), ранее принятой Комиссией, о том, что лицо, управомоченное предъявить иск в связи с грузом, может считать груз утраченным.

152. В отношении ссылки на уведомление об утрате груза было предложено указать, начинается ли срок исковой давности с момента отправления или получения этого уведомления. Это предложение не было принято.

153. Было внесено предложение добавить в конце этого пункта слова "в зависимости от того, что наступит раньше". Было дано разъяснение, что цель этого предложения состоит в том, что в случае полной утраты груза срок исковой давности будет начинаться в день, когда оператор отправил уведомление о том, что данный груз утрачен, но если это уведомление было направлено позднее 30-дневного периода после которого в соответствии со статьей 5 (4) груз может считаться утраченным, то срок исковой давности будет начинаться после истечения этого 30-дневного периода. Это предложение было в принципе принято и передано на рассмотрение редакционной группы.

Пункты 3 и 4

154. Комиссия решила сохранить существо этих пунктов без изменения.

Пункт 5

155. Было выражено мнение о том, что пункт 5 в его существующей формулировке ставит оператора в неопределенное положение, поскольку регрессный иск против него будет оставаться в силе после того, как лицо, предъявляющее регрессный иск, было признано ответственным при разбирательстве дела против него самого или урегулировало иск, на котором было основано такое разбирательство, что может иметь место спустя несколько лет после того как оператор передал груз. В ответ утверждалось, что права оператора охраняются требованием о том, чтобы лицо, предъявляющее регрессный иск, уведомляло оператора об иске против лица, предъявляющего регрессный иск. Комиссия приняла решение сохранить нынешнюю формулировку этого пункта.

156. Было отмечено, что согласно существующей формулировке лицо, предъявляющее регрессный иск, должно уведомлять о предъявленном против него самого иске в "разумный период времени". Было заявлено, что эти слова не отличаются конкретностью. Были внесены предложения конкретно установить определенный период времени или включить требование о направлении уведомления "немедленно" или "без неоправданной задержки". Комиссия постановила сохранить ссылку на "разумный период времени".

157. 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 в 90 дней, указанного в этом пункте. Это предложение не было принято.

158. Предлагалось изменить формулировку этого пункта и предусмотреть, чтобы регрессный иск мог предъявляться против оператора не только в течение 90 дней после того, как лицо, предъявляющее регрессный иск было признано ответственным при разбирательстве дела против него самого или урегулировало иск, на котором было основано такое разбирательство, но и в течение 90 дней после того, как лицо, предъявляющее регрессный иск урегулировало иск против него самого, даже если никаких претензий и не предъявлялось. Это предложение не было принято.

159. Комиссия заявила о своем понимании того, что "регрессный иск", о котором указывается в этом пункте, касается не только судебного, но и арбитражного разбирательства.

## Статьи 13 и 14

160. Комиссия приняла решение сохранить существо этих статей без изменений.

## Статья 15

161. Редакционной группе было передано предложение о том, чтобы переместить текст статьи 15 в заключительные положения.

162. Было внесено предложение исключить слова "являющейся обязательной для государства, являющегося участником настоящей Конвенции, или на основании какого-либо закона такого государства, приводящего в действие конвенцию, касающуюся международной перевозки груза, или вытекающего из него". В поддержку этого предложения отмечалось, что национальное законодательство не должно превалировать над конвенцией. В качестве аргумента в пользу сохранения этих слов указывалось, что их цель заключается в охране прав и обязанностей, предусмотренных национальным законодательством, согласно которому в национальный закон включаются положения конвенций, касающихся международных перевозок груза. В частности, слова "приводящего в действие" касаются законодательства в некоторых странах, на основании которого выполняются международные транспортные конвенции, участниками которых являются эти страны. Слова "вытекающего из нее" относятся к законам в других странах,

вытекающим из положений и соответствующим положениям международных транспортных конвенций, участниками которых эти страны не являются. Это предложение принято не было. По мнению Комиссии, рассматриваемая формулировка не предполагает превалирования национальных законов, которые не вытекают из какой-либо конвенции, касающейся международной перевозки груза, и не приводят ее в действие над проектом конвенции.

## Статья 16

163. Было отмечено, что эта статья сформулирована близко к тексту типового положения об универсальной счетной единице, утвержденного Комиссией на ее пятнадцатой сессии в 1982 году 6/. Комиссия приняла существо этого пункта без изменений.

## Статья 17

### Общее замечание

164. Комиссия отметила, что в основу этой статьи положена типовая процедура внесения поправок в предел ответственности, утвержденная Комиссией на ее пятнадцатой сессии в 1982 году 7/, и статья 15 Протокола, изменяющего Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб, причиненный загрязнением окружающей среды нефтью.

### Пункт 1

165. В связи с термином "Договаривающееся(иеся) государство(а)" в вводной части и в подпункте (а) пункта 1 Комиссия возвратилась к рассмотрению терминологии, которую следует использовать в проекте конвенции, а именно к вопросу о том, какой термин следует использовать: "Договаривающееся государство" или "Государство-сторона" (см. пункт 44 выше). Согласно одному мнению предпочтительно использовать термин "Государство-сторона" во всем тексте проекта конвенции. Тем не менее, Комиссия приняла решение во всех случаях заменить в статьях 1-16 существующего текста термин "Договаривающееся государство" термином "Государство-сторона", а в статье 17 сохранить термин "Договаривающиеся государства" в вводной части, но заменить слова "Договаривающиеся государства" в подпункте (а) словами "Государства-стороны". Принимая это решение, Комиссия выразила свое намерение придерживаться терминологии, используемой в статье 2 Венской конвенции о праве договоров. А именно: термин "Государство-сторона" используется для обозначения государства, в отношении которого действует Конвенция; термин "Договаривающееся государство" используется для обозначения государства, которое согласилось считать Конвенцию обязательной в результате сдачи на хранение документа о ратификации, принятии утверждении или присоединении, независимо от того, вступила ли Конвенция в силу в отношении этого государства. Комиссия просила редакционную группу реализовать это намерение, где это уместно, в соответствующих положениях статьи 17 и в проекте заключительных положений.

166. В отношении подпункта (b) были высказаны следующие опасения: использование прецедента принятия поправок к пределам ответственности в конвенциях, указанных в исчерпывающем перечне, в качестве основы для принятия поправок к пределам ответственности в проекте конвенции нежелательно, поскольку применение некоторых из этих конвенций может быть прекращено и могут быть заключены новые конвенции; поскольку предусматриваемый в подпункте (b) механизм является автоматическим, это обстоятельство может привести к необходимости излишне частого проведения совещаний Комитета для рассмотрения вопроса о принятии поправок к пределам ответственности в проекте конвенции; согласно этому подпункту процедура принятия поправок к пределам ответственности в проекте конвенции должна начинаться даже в том случае, если ни одно из государств-сторон не просило об этом. Предложения, направленные на разрешение этих спорных вопросов, включали мнение о том, чтобы перечень конвенций в подпункте (b) носил чисто ориентировочный, а не окончательный или исчерпывающий характер, чтобы частота созыва совещаний Комитета для пересмотра пределов ответственности была ограничена и чтобы механизм, предусмотренный в подпункте (b), применялся лишь в том случае, когда по меньшей мере одно государство также обратилось с просьбой о созыве Комитета.

167. Другое предложение сводилось к полному исключению подпункта (b). В поддержку этого предложения было заявлено, что если возникнет необходимость внести поправки в пределы ответственности в проекте конвенции, то согласно подпункту (a) достаточное число государств обратится с просьбой о созыве Комитета по пересмотру. Комиссия приняла это предложение.

168. Комиссия приняла предложение о включении следующего положения:

> "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".

169. Рекомендация о том, чтобы суть предложения, которое приводится в пункте 167 выше, объединить с нынешним пунктом 5, была передана для рассмотрения редакционной группе.

Пункт 2

170. Комиссия приняла решение сохранить существо этого пункта без изменений.

Пункт 3

171. Было предложено снять пункт 3 как излишний, поскольку он лишь предусматривает, что при решении вопроса о принятии поправки к пределам ответственности необходимо принимать во внимание все соответствующие соображения. Преобладало мнение том, что этот пункт уместно выделяет особо соответствующие соображения. Поэтому Комиссия приняла решение сохранить этот пункт с учетом предложений об улучшении формулировки вводной части и о внесении поправки в подпункт (a), которые были переданы на рассмотрение редакционной группы.

Пункт 4

172. Было внесено предложение добавить к пункту 4 текст следующего содержания, которое принято не было:

> "Поправки одобряются Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании, при том условии, что по меньшей мере половина членов присутствует во время голосования".

Пункт 5

173. На рассмотрение редакционной группы было передано предложение перенести пункт 5 ближе к пункту 1.

Пункт 6

174. Было отмечено, что суть пункта 6 сводится к тому, что та или иная поправка не может вступить в силу до истечения 36 месяцев после того, как о ее принятии депозитарий уведомил договаривающиеся государства, что, как утверждалось, является слишком длительным сроком. Поэтому было внесено предложение об изменении каждого из двух сроков в 18 месяцев, указанных в этом пункте, до 12 месяцев, с тем чтобы поправка вступала в силу по истечении лишь 24 месяцев. В качестве возражения было заявлено, что сроки в 18 месяцев фигурируют также в Протоколе от 1984 года, изменяющем Международную конвенцию 1969 года о гражданской ответственности за ущерб, причиненный загрязнением окружающей среды нефтью и что срок в 18 месяцев в тексте Протокола представляет собой компромисс. Что касается первого срока в восемнадцать месяцев в пункте 6, то было заявлено что срок такой продолжительности необходим в ряде стран, где поправка об ограничении ответственности требует парламентского рассмотрения и решения. Комиссия приняла решение сохранить продолжительность обоих сроков в 18 месяцев.

Пункты 7, 8 и 9

175. Комиссия приняла решение сохранить существо этих пунктов без изменений.

## F. Рассмотрение проектов заключительных положений, подготовленных секретариатом (A/CN.9/321) (статьи A-I)

176. Комиссия обсудила заключительные положения на основе проектов статей A-I, подготовленных секретариатом и представленных Комиссии в документе A/CN.9/321.

### Статья A

177. Комиссия приняла решение сохранить существо этой статьи без изменений.

## Статья B

### Пункт 1

178. Было отмечено, что в этом пункте изложены два альтернативных варианта принятия конвенции. Согласно первому варианту Генеральная Ассамблея, действуя по рекомендации Шестого комитета, завершает подготовку и принимает конвенцию и открывает ее для подписания государствами. Согласно второму варианту Генеральная Ассамблея созывает дипломатическую конференцию, которая завершает подготовку и принимает конвенцию и открывает ее для подписания. С учетом решения Комиссии рекомендовать Генеральной Ассамблее передать проект конвенции на рассмотрение дипломатической конференции она утвердила второй из двух альтернативных вариантов (см. пункт 225 ниже).

### Пункты 2, 3 и 4

179. Комиссия приняла решение сохранить существо этих пунктов без изменений.

## Статья C

180. Комиссия приняла решение сохранить существо этой статьи без изменений.

## Статья D

181. Было внесено предложение о том, чтобы разрешить государствам делать оговорки, исключив при этом применение статьи 12, касающейся срока, в течение которого может быть возбуждено юридическое или арбитражное разбирательство. Указывалось, что в правовой системе по меньшей мере одного государства юридическое разбирательство, касающееся вопроса, охватываемого проектом конвенции, не может быть ограничено по времени и что, если не будет разрешено делать оговорки, такое государство, видимо, не сможет присоединиться к конвенции.

182. Согласно другому предложению государствам следует разрешить делать оговорки, ограничив применение конвенции определенными видами операторов терминалов. Отмечалось, что транспортные услуги предоставляются самыми различными терминалами, которые обслуживают различные виды транспорта, обрабатывают различные виды груза и используют технологии различных видов сложности, и что государства, возможно, сочтут нецелесообразным распространять единый правовой режим на все такие операции. В поддержку этих предложений указывалось также, что при наличии возможности делать оговорки большее число государств смогут стать сторонами конвенции.

183. В качестве возражения отмечалось, что в случае разрешения оговорок не будет обеспечена цель достижения единообразия закона, на что направлен проект конвенции. Кроме того, как указывалось, предложение о том, чтобы разрешить государствам ограничить применение конвенции отдельными видами операторов терминалов, противоречит задаче устранения пробелов, которые не нашли отражения в международных конвенциях, регламентирующих различные виды перевозок. Хотя высказывалось мнение о том, что решение о допустимости оговорок следует оставить на усмотрение дипломатической

конференции, по мнению большинства, в проекте конвенции следует конкретно предусмотреть, что никакие оговорки по конвенции не допускаются.

Статья E

184. Комиссия приняла решение сохранить существо этой статьи без изменений.

Статья F

Пункт 1

185. Были высказаны различные мнения в отношении числа ратификаций или аналогичных актов, которые потребуются для того, чтобы конвенция вступила в силу. Согласно одной точке зрения пять ратификаций или аналогичных актов, предусмотренных в квадратных скобках в существующем тексте статьи F явно недостаточно, поскольку только их значительно более высокое количество будет соответствовать цели проекта конвенции, направленной на унификацию закона, касающегося ответственности операторов терминалов. Предлагались такие цифры, как 15, 20 (как требуется в Гамбургских правилах) или 30 (как требуется в Конвенции о смешанных перевозках).

186. Согласно другому мнению, число ратификаций или аналогичных актов, необходимых для того, чтобы конвенция вступила в силу, должно быть небольшим. Было отмечено, что с целью достижения единообразия их небольшое число является более уместным. Требование в отношении увеличения их числа задержит вступление конвенции в силу на существенный период времени. Небольшое число таких актов обеспечит ускорение вступления конвенции в силу, и опыт других конвенций свидетельствует о том, что вступление какой-либо конвенции в силу привлекает дополнительные стороны. Было также указано, что государства, которые не желают применять конвенцию, могли бы просто воздержаться от присоединения к ней, но они не должны, за счет требования более значительного числа ратификаций или аналогичных актов, препятствовать как можно более быстрому вступлению конвенции в силу для тех государств, которые этого желают. После всестороннего обсуждения Комиссия приняла решение установить их число на уровне пяти.

Пункты 2 и 3

187. Комиссия приняла решение сохранить существо этих пунктов без изменений.

Статья G

Пункт 1

188. В отношении упоминаний "Договаривающихся государств" Комиссия приняла решение придерживаться своего решения в отношении статьи 17 (1) (см. пункт 165 выше) и изменить пункт 1 статьи G следующим образом:

> "По просьбе не менее чем одной трети Государств-сторон настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств для пересмотра ее или внесения в нее поправок".

Пункт 2

189. Комиссия приняла решение сохранить существо этого пункта без изменений.

Статья H

190. Предложение о включении в заключительные положения существующего текста статьи 17 было передано на рассмотрение редакционной группы.

Статья I

191. Комиссия приняла решение сохранить существо этой статьи без изменений.

Заключительная формулировка

192. Комиссия приняла решение сохранить существо заключительной формулировки без изменений.

## G. Рассмотрение статей проекта конвенции, представленных редакционной группой (статьи 1-25)

193. В тексте проекта конвенции, представленном редакционной группой, нашли отражение текст, утвержденный Рабочей группой по международной договорной практике на ее одиннадцатой сессии (A/CN.9/298, приложение I), и решения, принятые Комиссией на ее текущей сессии. В тексте также отражены редакционные изменения, цель которых заключается в обеспечении его большей ясности, последовательности при переводе на отдельные языки и соответствия между вариантами перевода на различные языки.

194. Изложенные ниже пункты касаются изменений, внесенных Комиссией в отдельные проекты статей, представленные редакционной группой. Прочие незначительные изменения, особенно те, которые не касаются вариантов перевода на все языки, конкретно не упоминаются. Текст проектов статей, представленный редакционной группой, с учетом таких изменений приводится в приложении I к настоящему докладу. В указанных ниже пунктах нашло отражение также обсуждение в Комиссии отдельных проектов статей, представленных редакционной группой.

Название проекта конвенции

195. В отношении слов "в международной торговле", которые фигурируют в конце названия, высказывалось мнение, что слова "в международных перевозках" лучше отражали бы сферу охвата проекта конвенции. Отмечалось, что некоторые виды грузов, которые будут охватываться проектом конвенции, например, оборудование и стенды для выставок, а также поставки в порядке оказания помощи в связи со стихийными бедствиями, будут являться предметом международных перевозок, но не международной торговли. Комиссия утвердила название, представленное редакционной группой.

Статья 1

196. Комиссия согласилась, что примеры транспортных услуг, приведенные в подпункте (d), ясно указывают, что такие услуги включают лишь физические операции, а не, например, финансовые услуги. Комиссия одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

Статья 2

197. Был поднят вопрос о том, следует ли давать определение термина "Государство-сторона". Было согласовано, что в настоящем докладе (см. пункт 165 выше) достаточно отражения того, как Комиссия понимает значение этого термина. Комиссия одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

Статья 3

198. Комиссия одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

Статья 4

Пункт 1

199. Были высказаны отдельные оговорки в отношении текста этого пункта. Высказывалось возражение в связи с решением исключить из пункта 1(a) ссылку на состояние и количество груза. Комиссия одобрила этот пункт в том виде, как он был представлен редакционной группой.

Пункты 2 и 3

200. Комиссия одобрила эти пункты в том виде, как они были представлены редакционной группой.

Пункт 4

201. Были высказаны оговорки в отношении формулировки этого пункта, представленной редакционной группой, в основу которой положена статья 14(3) Гамбургских правил. Эти оговорки касались положения, согласно которому форма подписи определяется национальным законом, и того факта, что в этом пункте допустимые формы подписи ограничиваются теми, которые сделаны с помощью механических или электронных средств. Высказывалось предпочтение в пользу следующей формулировки: ""Подпись" означает собственноручную подпись, ее факсимиле или иное эквивалентное удостоверение аутентичности с помощью других средств". Это определение заимствовано из статьи 5(k) Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных и международных простых векселях (1988 год ). Комиссия одобрила этот пункт в том виде, как он был представлен редакционной группой.

Статья 5

202. Комиссия одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

Статья 6

203. В связи с пунктом 1(b) высказывалось мнение, что этот пункт не отражает решения Комиссии о том, что нижний предел ответственности должен применяться лишь в том случае, если по объективным данным, имеющимся у оператора, можно судить, что грузы перевозятся или должны перевозиться от этого оператора, морем или по внутренним водным путям. Комиссия одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

Статья 7

204. Была высказана оговорка в отношении названия статьи, определенного в соответствии с решением Комиссии, что нашло отражение в названии, представленном редакционной группой. Было отмечено, что это название недостаточно точно отражает существо статьи, которая касается договорных, а также внедоговорных требований. Комиссия привела название этой статьи в текстах на отдельных языках в соответствии с названием в английском тексте и одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

Статья 8

205. Была высказана оговорка в отношении названия этой статьи, определенного в соответствии с решением Комиссии, что нашло отражение в статье, представленной редакционной группой, на том основании, что использование слова "право" предполагает, что оператор может принять решение о том, ограничивать ли ему свою собственную ответственность. Комиссия одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

Статья 9

206. Было выражено неудовлетворение в связи с включением в пункт (a) слова "правомерных", что, как указывалось, позволяет толковать, что лишь "иные средства", используемые оператором для ликвидации опасного груза, должны быть правомерными, и что оператор может уничтожить груз или обезвредить его с помощью неправомерных средств. Согласно другому мнению, слово "правомерных" вообще не следует использовать, поскольку оно будет предполагать, что уничтожение груза в целом правомерно. Вместо этого в этом пункте должно содержаться требование о том, чтобы груз уничтожался или обезвреживался таким образом, чтобы не причинять ущерб окружающей среде. Комиссия одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

Статья 10

207. Была высказана оговорка в отношении пункта 1 в связи с тем, что он не отражает решения Комиссии о том, что право оператора удерживать груз должно касаться не только издержек и требований, возникающих в период его ответственности за груз, но также и тех издержек и требований, которые возникают после истечения периода его ответственности. Комиссия одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

Статья 11

208. В связи с пунктом 2 высказывалось предпочтение в отношении использования слов "пункт конечного назначения" вместо слов "конечный получатель", включенного в соответствии с решением Комиссии. Комиссия одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

Статья 12

209. Была высказана оговорка в связи с решением Комиссии оставить статью 12. Комиссия одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

Статьи 13, 14, 15, 16, 17 и 18

210. Комиссия одобрила эти статьи в том виде, как они были представлены редакционной группой.

Статья 19

211. Было принято решение исключить слово "Договаривающееся" из пунктов 1 и 4. Было высказано мнение, что в пункт 3 следует внести поправку с учетом положения, содержащегося в статье 2(1) (b), которое было добавлено Комиссией. При условии исключения слова "договаривающееся" Комиссия одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

Статья 20

212. Было высказано мнение, что государствам следует разрешить делать оговорки по Конвенции. Соответственно высказывалось возражение против статьи в том виде, как она была представлена редакционной группой. Комиссия приняла решение одобрить эту статью.

Статьи 21, 22 и 23

213. Комиссия одобрила эти статьи в том виде, как они были представлены редакционной группой.

## Статья 24

### Пункт 1

214. Было выражено сожаление в связи с тем, что Комиссия решила исключить подпункт (b). Комиссия одобрила этот пункт в том виде, как он был представлен редакционной группой.

### Пункты 2 и 3

215. Комиссия одобрила эти пункты в том виде, как они были представлены редакционной группой.

### Пункт 4

216. Было высказано мнение, что транспортные конвенции, упоминаемые в пункте 4 (a), это те конвенции, которые перечислены в приложении II к документу A/CN.9/298. Комиссия одобрила этот пункт в том виде, как он был представлен редакционной группой.

### Пункты 5-7

217. Комиссия одобрила эти пункты в том виде, как они были представлены редакционной группой.

### Пункт 8

218. Были высказаны мнения, что слова "Государство-сторона" следует заменить на "Договаривающееся государство" или "Государство" на том основании, что этот пункт в том виде, как он представлен редакционной группой, не предусматривает ситуацию, когда какое-либо государство, которое ратифицировало конвенцию или присоединилось к ней, но в отношении которого конвенция еще не вступила в силу, желает ее денонсировать. В порядке возражения было отмечено, что этот пункт связан с пунктом 7 и соответствует этому пункту, в котором речь идет о принятии поправок и их вступлении в силу для государств-сторон. Комиссия одобрила этот пункт в том виде, как он был представлен редакционной группой.

### Пункты 9 и 10

219. Комиссия одобрила эти пункты в том виде, как они были представлены редакционной группой.

## Статья 25

220. Комиссия одобрила эту статью в том виде, как она была представлена редакционной группой.

## Заключительная формулировка

221. Комиссия одобрила заключительную формулировку в том виде, как она была представлена редакционной группой.

222. Комиссия выразила благодарность Рабочей группе по международной договорной практике за подготовку проекта конвенции столь высокого качества. Комиссия выразила также благодарность г-ну Микаэлю Иоахиму Бонеллу (Италия), Председателю Рабочей группы в ходе подготовки проекта конвенции, и г-ну Яромиру Ружичке (Чехословакия), Председателю нынешней сессии, который руководил рассмотрением и принятием проекта конвенции Комиссией.

## H. Процедура принятия проекта конвенции в качестве конвенции

223. Комиссия рассмотрела процедуры, которые можно было бы использовать для принятия проекта конвенции в качестве конвенции. Секретариат сделал заявление о финансовых последствиях проведения дипломатической конференции. Комиссия твердо высказала свое предпочтение рекомендовать Генеральной Ассамблее созвать для принятия конвенции дипломатическую конференцию. По мнению Комиссии, ею подготовлен проект конвенции, который обеспечивает всеобъемлющие и достаточно обоснованные правовые нормы, регулирующие важный элемент международной торговли. Вместе с тем она признала, что некоторые вопросы по отдельным статьям не были окончательно урегулированы и что некоторые аспекты проекта конвенции можно было бы доработать.Комиссия выразила уверенность, что заключительный раунд переговоров приведет к достижению соглашения по этим вопросам и аспектам, требующим доработки.

224. Для достижения этих результатов Комиссия сочла особенно важным, чтобы в будущих переговорах участвовали все государства, особенно те из них, которые не являются членами Комиссии и не участвовали в подготовке проекта конвенции, а также специалисты в области международного транспортного права. Учитывая основные практические аспекты проекта конвенции, важно также участие представителей различных соответствующих коммерческих и деловых кругов (например, операторов терминалов, перевозчиков, грузоотправителей и страховщиков). Широкое участие этих государств, специалистов и представителей соответствующих кругов рассматривалось в качестве важного элемента надлежащего урегулирования остающихся нерешенными вопросов и обеспечения широкого международного признания этой конвенции. По мнению Комиссии, дипломатическая конференция в является наиболее целесообразным форумом для проведения таких переговоров.

## I. Решение Комиссии и рекомендация Генеральной Ассамблее

225. На своем 426-м заседании 2 июня 1989 года Комиссия приняла консенсусом следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли,

напоминая, что на своей шестнадцатой сессии в 1983 году она постановила включить вопрос об ответственности операторов транспортных терминалов в свою программу работы, а на своей семнадцатой сессии в 1984 году поручила своей Рабочей группе по международной договорной практике подготовить единообразные правовые нормы по этому вопросу,

отмечая, что Рабочая группа по международной договорной практике посвятила четыре сессии подготовке проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле,

отмечая далее, что Комиссия рассмотрела текст этого проекта конвенции на своей двадцать второй сессии в 1989 году,

будучи убеждена в том, что для обеспечения широкой международной приемлемости этой конвенции в заключительных переговорах по принятию этой конвенции должны участвовать все государства, специалисты в области международного транспортного права и представители соответствующих коммерческих и деловых кругов,

1. представляет Генеральной Ассамблее проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, содержащийся в приложении I к настоящему докладу;

2. рекомендует Генеральной Ассамблее созвать в 1991 году международную конференцию полномочных представителей продолжительностью три недели для заключения на основе проекта конвенции, одобренного Комиссией, Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле.

## III. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ

226. Комиссия на своей девятнадцатой сессии в 1986 году постановила приступить к разработке типовых норм, касающихся электронного перевода средств, и возложить эту задачу на Рабочую группу по международным платежам 8/. Рабочая группа приступила к этой работе на своей шестнадцатой сессии в ноябре 1987 года с рассмотрения перечня правовых вопросов, изложенных в докладе, подготовленном секретариатом, которые можно было бы рассмотреть с точки зрения их включения в типовые нормы. В конце сессии Рабочая группа просила секретариат подготовить проект положений на основе прений в Рабочей группе для рассмотрения его на ее следующей сессии (A/CN.9/297, пункт 98).

227. Комиссии на ее нынешней сессии были представлены доклады о работе семнадцатой и восемнадцатой сессий Рабочей группы (A/CN.9/317 и 318). На своей семнадцатой сессии Рабочая группа рассмотрела проект положений, подготовленный секретариатом, и просила пересмотреть его с учетом обсуждений, имевших место в ходе этой сессии. На своей восемнадцатой сессии Рабочая группа рассмотрела положения, пересмотренные секретариатом.

228. Рабочая группа на своей восемнадцатой сессии приняла решение, что на настоящий момент эти положения следует подготовить в форме типового закона и что сферу их применения следует ограничить теми переводами кредита, которые носят международный характер. Вместе с тем она решила, что этот типовой закон следует применять ко всем международным переводам кредита независимо от того, осуществляются ли они с помощью электронных средств или в форме бумажного документа. Поэтому она приняла решение этот проект положений называть проектом типового закона, касающегося международных переводов кредита.

229. Комиссия с удовлетворением приняла к сведению доклады Рабочей группы и рекомендовала ей продолжать предпринимать усилия с целью представления Комиссии текста для рассмотрения на ее двадцать четвертой сессии в 1991 году.

## IV. НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОРЯДОК

230. Комиссия на своей девятнадцатой сессии в 1986 году постановила уделить первостепенное внимание работе в области закупок и поручила ее Рабочей группе по новому международному экономическому порядку 9/. На нынешней сессии Комиссии был представлен доклад Рабочей группы о работе ее десятой сессии (A/CN.9/315).

231. В этом докладе отмечается, что Рабочая группа приступила к изучению основных вопросов, возникающих в связи с закупками, и обсудила пути возможного решения этих вопросов. Она постановила начать подготовку типового закона о закупках для оказания помощи как развитым, так и развивающимся странам в изменении или усовершенствовании их законов в области закупок или же в установлении эффективных законов, регулирующих закупки, в тех случаях, когда таких законов в настоящее время не существует.

232. Комиссия выразила удовлетворение работой, проделанной Рабочей группой до настоящего времени. Было отмечено, что обсуждения, состоявшиеся в ходе десятой сессии Рабочей группы, обеспечивают надлежащую основу для будущей деятельности Рабочей группы.

233. Была отмечена ведущаяся в рамках Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) работа по расширению сферы соглашения ГАТТ, касающегося правительственных закупок, и было выражено мнение, что Рабочей группе при подготовке типового закона о закупках следует учитывать деятельность в рамках ГАТТ. Отмечалось, что представители, осуществляющие эту работу в рамках ГАТТ, а также наблюдатель от секретариата ГАТТ приняли участие в десятой сессии Рабочей группы, что позволило провести взаимный обмен мнениями и информацией, который будет полезным для будущей деятельности ГАТТ и Комиссии в рамках их соответствующих проектов. Указывалось также, что деятельность Комиссии не будет дублировать деятельность ГАТТ, поскольку сфера и цели этих двух проектов по ряду аспектов различаются.

234. Было выражено мнение, что в типовом законе о закупках, который разрабатывается Рабочей группой, следует учесть конкретные потребности иностранных участников в процедуре закупок, а также действующие региональные соглашения, имеющие отношение к закупкам.

235. Комиссия согласилась с мнением Рабочей группы в отношении желательности участия большего числа развивающихся стран в деятельности Рабочей группы. Комиссия просила Рабочую группу продолжать ее деятельность в срочном порядке.

## V. ГАРАНТИИ И РЕЗЕРВНЫЕ АККРЕДИТИВЫ

236. На своей двадцать первой сессии, состоявшейся в 1988 году, Комиссия рассмотрела доклад Генерального секретаря, касающийся резервных аккредитивов и гарантий (A/CN.9/301). Согласившись с содержащимся в докладе выводом о том, что желательно достичь большей степени точности и единообразия, Комиссия с одобрением отметила содержащееся в докладе предложение разбить будущую работу на два этапа: первый - по договорным нормам или типовым терминам, второй - по законодательным положениям 10/.

237. Что касается первого этапа, то Комиссия одобрила проделанную Международной торговой палатой (МТП) работу по подготовке проекта единообразных правил о гарантиях и согласилась с тем, что замечания и возможные рекомендации государств - членов Комиссии, учитывая, что в ней сбалансированно представлены все регионы и различные правовые и экономические системы, могли бы способствовать универсальному принятию таких правил. В соответствии с этим Комиссия приняла решение посвятить одну сессию Рабочей группы по международной договорной практике обзору проекта единообразных правил МТП о гарантиях в целях оценки возможности универсального принятия проекта правил и выработки замечаний и возможных предложений, которые МТП могла бы учесть до завершения работы над проектом правил 11/.

238. Комиссия просила также Рабочую группу рассмотреть вопрос о целесообразности и возможности проведения в будущем какой-либо работы относящейся ко второму этапу, как это предусмотрено в содержащихся в докладе выводах, а именно вопрос о целесообразности достижения большего единообразия на уровне законодательства путем подготовки единообразного закона 12/.

239. На рассмотрении Комиссии на нынешней сессии находился доклад Рабочей группы по международной договорной практике о работе ее двенадцатой сессии (A/CN.9/316). Комиссия отметила, что Рабочая группа участвовала в обзоре проекта единообразных правил МТП о гарантиях, а также в обсуждении вопроса о целесообразности и возможности достижения большего единообразия на уровне законодательства. Комиссия также отметила рекомендацию Рабочей группы о том, чтобы начать работу по подготовке единообразного закона, который будет иметь форму либо типового закона, либо конвенции.

240. Наблюдателем МТП было указано, что доклад Рабочей группы, в котором содержатся замечания и рекомендации, высказанные по проекту правил МТП, обсуждался в рамках МТП, и что в настоящее время среди национальных органов этой организации распространяется пересмотренный текст проекта правил. Была высказана надежда, что окончательный проект текста будет принят к концу 1989 года, с тем чтобы правила могли вступить в силу с 1 января 1990 года.

241. Было высказано мнение, что рассмотрение Комиссией настоящего проекта правил не должно создать прецедента для рассмотрения Комиссией текстов, подготовленных другими организациями, когда эти тексты еще находятся в стадии подготовки и не являются окончательными. В ответ на это было указано, что необходимо проводить разграничение между тем случаем, когда организация подготавливает текст, который будет окончательно доработан и поддержан Комиссией, и случаем, когда текст подготавливается и поддерживается другой организацией. В последнем случае, возможно, целесообразно, чтобы мнения Комиссии были высказаны на начальной стадии.

242. Большинство делегаций поддержали рекомендацию Рабочей группы о том, чтобы Комиссия приступила к работе над выработкой единообразного закона. Отмечалось, что разработка Комиссией единообразного закона является реакцией на настоятельную необходимость выработки единообразного законодательства в области гарантий и резервных аккредитивов.

243. Было высказано мнение, что решение в отношении такой работы следует принять лишь после вступления в силу единообразных правил МТП о гарантиях и их действия в течение определенного времени. В ответ было указано, что, учитывая различный характер этих двух проектов, разработка единообразного закона на уровне законодательства может осуществляться, не дублируя работу МТП по выработке единообразных правил. Правила МТП имеют договорный характер, и, как указано в докладе Рабочей группы, в них имеются существенные пробелы, которые могут быть заполнены лишь на уровне законодательства.

244. После обсуждения Комиссия приняла решение о том, что работа по разработке единообразного закона должна быть проведена. Она поручила эту задачу Рабочей группе по международной договорной практике и просила секретариат подготовить необходимую документацию.

## VI. МЕЖДУНАРОДНАЯ ВСТРЕЧНАЯ ТОРГОВЛЯ

245. На своей девятнадцатой сессии в 1986 году Комиссия в ходе обсуждения записки секретариата, озаглавленной "Будущая работа в области нового международного экономического порядка" (A/CN.9/277), рассмотрела свою будущую работу по вопросу о встречной торговле. В рамках Комиссии была выражена серьезная поддержка предложения об осуществлении работы в этой области, и к секретариату была обращена просьба подготовить предварительное исследование по этой теме 13/.

246. На своей двадцать первой сессии в 1988 году Комиссия рассмотрела доклад, озаглавленный "Предварительное исследование правовых вопросов в области международной встречной торговли" (A/CN.9/302), содержавший описание договорных подходов к встречной торговле и перечень ряда из наиболее важных правовых вопросов, связанных с этим видом торговли. На этой сессии Комиссия решила, что было бы желательно подготовить правовое руководство по составлению контрактов в области встречной торговли. Однако было отмечено, что такое правовое руководство не должно дублировать работу других организаций. Комиссия просила секретариат подготовить примерный план правового руководства с тем, чтобы она могла принять решение по вопросу о возможных будущих мерах 14/.
На нынешней сессии Комиссия рассмотрела доклад, озаглавленный "Проект плана возможного содержания и структуры правового руководства по составлению контрактов в области международной встречной торговли" (A/CN.9/322).

247. Были высказаны различные мнения относительно необходимости продолжения Комиссией работы в этой области. С одной стороны, говорилось, что международная встречная торговля наносит ущерб как развитым, так и развивающимся государствам, поскольку она вносит элементы двусторонности и установления цен вместо многосторонности и соревновательности цен. Разработка Комиссией правового руководства по встречной торговле может быть расценена как одобрение этого вида торговли и может стимулировать стороны к ее развитию. С другой стороны, говорилось, что существенная доля международной торговли ведется с использованием договоренностей о встречной торговле и что такие договоренности приводят к возникновению правовых затруднений, которые сторонам зачастую не удается решить оптимальным образом. Подобные затруднения особенно дают себя знать в развивающихся странах, которые зачастую вынуждены прибегать к встречной торговле из-за нехватки иностранной валюты.

248. С одной стороны, Комиссии было предложено прекратить работу в этой области. С другой стороны, Комиссии было предложено отложить свою работу до тех пор, пока не завершит работу Экономическая комиссия для Европы, занимающаяся подготовкой руководства по правовым аспектам коммерческих компенсационных контрактов и промышленных компенсационных контрактов. К этому времени Комиссии легче будет решить, какой работой ей заняться.

249. Доминировало мнение, что Комиссии следует подготовить правовое руководство по составлению контрактов в области международной встречной торговли. То, что Комиссия является специализированным правовым органом, в состав которого входят государства с различным уровнем экономического развития, означает, что ее работа не будет дублированием работы, проводимой другими органами. Комиссия просила секретариат подготовить к следующей сессии Комиссии проект глав правового руководства. Комиссия выразила мнение, что проект плана возможного содержания и структуры такого правового руководства, уже подготовленный секретариатом, служит хорошей основой для начала ее будущей подготовительной работы.

## VII. КООРДИНАЦИЯ РАБОТЫ

250. На рассмотрении Комиссии находился доклад Генерального секретаря о текущей деятельности международных организаций в области согласования и унификации права международной торговли (A/CN.9/324). В этом докладе была обновлена информация, содержавшаяся в предыдущем докладе по этому же вопросу, представленном Комиссии на ее девятнадцатой сессии (A/CN.9/281). В нынешнем докладе соответствующая деятельность рассматривалась по следующим разделам: международные торговые договоры в целом; сырьевые товары; индустриализация; транснациональные корпорации; передача технологии; право промышленной и интеллектуальной собственности; международные платежи; международные перевозки; международный торговый арбитраж; международное частное право; упрощение процедур торговли и другие вопросы международного торгового права, конгрессы и публикации.

251. Секретарь Комиссии отметил, что хотя практика заключается в том, чтобы представлять доклад о текущей деятельности международных организаций каждые три года, секретариат предполагает в будущем представлять такие доклады чаще.

252. Наблюдатель от МТП сообщил, что рабочая группа МТП в настоящее время проводит обновление издания Инкотермс 1980 года - стандартизованных торговых условий МТП для международных договоров купли-продажи. Цель пересмотра состоит в том, чтобы заменить некоторые условия в издании 1980 года условиями, которые в большей степени соответствуют современной торговой практике, например, в том что касается использования контейнеров и методов "ролл-он - ролл-офф". В новом издании будет также принята во внимание замена бумажной транспортной документации электронной документацией. Помимо введения новых условий, в новом издании будет изменен порядок следования содержащихся в нем в настоящее время Инкотермс, с тем чтобы позволить пользователям, не обладающим достаточным опытом, определить соответствующие условия на основе критериев их убытия и прибытия. Наблюдатель от МТП отметил, что так же, как и в случае с Единообразными обычаями и правилами в отношении документарных аккредитивов обновленное издание Инкотермс будет представлено Комиссии на одобрение.

253. Наблюдатель от Совета Экономической Взаимопомощи (СЭВ) заявил, что продолжается работа по совершенствованию правовых основ сотрудничества между государствами - членами СЭВ и их организациями. На сорок третьем заседании сессии СЭВ в октябре 1987 года была признана целесообразность совершенствования договорно-правовых норм и общих условий осуществления экономического и научно-технического сотрудничества между экономическими организациями государств - членов СЭВ, а также сближения и согласования заинтересованными странами соответствующих национальных правовых норм. В 1988 году была завершена разработка уточненного текста Общих условий поставок товаров между организациями стран - членов СЭВ, применение которых предусматривается с 1 июля 1989 года. Завершена подготовка правового руководства по составлению контрактов производственного сотрудничества между экономическими организациями государств - членов СЭВ.

Соответствующие страны утвердили типовую статью по специальному международному арбитражу и регламент этого арбитража. В рамках Постоянной комиссии СЭВ по правовым вопросам ведется сравнительное изучение положений текста СЭВ и Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров. Другая деятельность СЭВ включает подготовку информационно-справочных материалов о законодательстве государств - членов СЭВ, регулирующем создание и деятельность совместных предприятий, объединений и учреждений, а также установление прямых производственных и научно-технических связей между экономическими организациями государств - членов СЭВ.

254. Наблюдатель от Международного морского комитета (ММК) остановился на осуществляемой этой организацией подготовке проекта единообразных норм для включения в морские накладные. ММК также изучает возможность разработки электронных средств для передачи прав на грузы в транзите. Что касается Комитета ММК по унификации закона о перевозке грузов морем в 90-х годах, то ожидается, что руководящие положения будут подготовлены для представления Конгрессу ММК, который состоится в Париже в 1990 году по проблемам, для которых в рамках существующих юридических режимов не найдено адекватных решений.

255. Наблюдатель от Международного института унификации частного права (МИУЧП) сообщил, что Руководящий совет МИУЧП с удовлетворением отметил ход работы в Комиссии по проекту Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, работа над которой была начата специальной исследовательской группой МИУЧП, а затем продолжена Комиссией. Наблюдатель от МИУЧП также упомянул об ожидающемся принятии в октябре 1989 года Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Конвенции об ответственности за ущерб, причиненный в ходе перевозки опасных грузов автомобильным и железнодорожным транспортом и судами, осуществляющими плавание по внутренним водам. Первоначально работа над этим текстом была также начата в рамках МИУЧП. Что касается (Конвенции о международном финансовом лизинге) и Конвенции о международных факторских операциях, разработанных в рамках МИУЧП и принятых в мае 1988 года в Оттаве, то наблюдатель от МИУЧП сообщил, что оба этих документа были подписаны рядом государств и ожидается их вступление в силу в ближайшее время.

256. Что касается работы, ведущейся в настоящее время в МИУЧП, то наблюдатель от МИУЧП заявил, что исследовательская группа по прогрессивной кодификации международного торгового права приближается к завершению своей работы по общим принципам, применимым к международным торговым договорам. В рамках МИУЧП также проводится работа по вопросу о международной защите культурной собственности. Другие темы текущей программы работы, связанные с международным торговым правом, включают франшизные соглашения, обеспечительные интересы в движимом оборудовании и коммерческие агентские услуги.

257. Наблюдатель от Афро-азиатского консультативно-правового комитета (ААКПК) рассказал о плодотворном сотрудничестве между Комиссией и ААКПК. Он отметил, что ААКПК на своих ежегодных сессиях регулярно рассматривает работу Комиссии позиций азиатских и африканских стран и что высказанные в отношении этой работы

замечания являются взаимовыгодными. Он отметил также вклад Комиссии и ее секретариата в проведение семинаров по праву международной торговли, организуемых ААКПК, и подчеркнул важное значение таких семинаров для пропаганды результатов работы Комиссии в азиатско-африканском регионе. Что касается работы ААКПК, то наблюдатель информировал Комиссию о том, что ААКПК подготавливает юридический справочник по совместным промышленным предприятиям и рассматривает правовые нормы и принципы для пересмотра задолженности стран третьего мира. Он заявил, что в 1989 году ААКПК организовал региональный центр арбитража в Лагосе.

258. Наблюдатель от Каирского арбитражного центра, который был создан под эгидой ААКПК, сообщил, что в ноябре 1988 года Центр организовал первую программу подготовки для арбитров из стран Африки и Азии. В программе приняли участие Институт международного права в области развития, Американская арбитражная ассоциация, МТП и Международный центр по урегулированию инвестиционных споров, а также арбитры из семи африканских и азиатских стран. Дополнительные программы профессиональной подготовки планируется организовать в ноябре 1989 года в Джидде и ориентировочно в январе 1990 года в Каире. Каирский центр планирует также создать международный институт по инвестициям и арбитражу, который будет заниматься подготовкой юристов, бизнесменов и правительственных должностных лиц из стран Африки и Азии.

259. Наблюдатель от Межамериканской комиссии по торговому арбитражу (МКТА) информировал Комиссию о последнем заседании Совета МКТА, которое состоялось 9 мая 1989 года в Картахене, Колумбия. Он отметил непрекращающиеся усилия МКТА, направленные на содействие признанию Межамериканской конвенции о международном торговом арбитраже (Панама, 1975 год) и Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (Нью-Йорк, 1958 год). Он информировал Комиссию о том, что в конце сентября 1989 года МКТА проведет десятую Межамериканскую конференцию по торговому арбитражу.

260. Наблюдатель от Гаагской конференции по частному международному праву информировал Комиссию о темах программы работы Конференции, имеющих отношение к работе Комиссии. К этим темам относится подготовка конвенции по правовым нормам, применяемым к оборотным документам. Постоянное бюро конференции готовит доклад, посвященный, с одной стороны, пересмотру Женевских конвенций 1930 и 1931 годов о некоторых коллизиях норм права, касающихся международных переводных векселей и международных простых векселей, и, с другой стороны, - конкретным проблемам коллизии норм права, которые могут быть подняты в конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях. Кроме того, Конференция рассматривает вопросы частного международного права, касающиеся автоматической обработки данных, смешанной перевозки грузов и договорных обязательств в целом.

261. Наблюдатель от Латиноамериканской федерации банков информировал Комиссию о том, что одна из резолюций Генеральной Ассамблеи управляющих, состоявшейся в апреле 1989 года, была посвящена тому, чтобы латиноамериканские банки содействовали присоединению их стран к Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях.

## VIII. СТАТУС КОНВЕНЦИЙ

### A. Конвенция об исковой давности в международной купле-продаже товаров

262. Комиссия отметила, что по вступлении в силу 1 августа 1988 года Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, а также Протокола об изменении этой Конвенции генеральному секретарю, как депозитарию Конвенции, было рекомендовано в соответствии со статьей XIV(2) Протокола подготовить текст Конвенции с внесенными Протоколом изменениями. Кроме того, Комиссия отметила, что в уведомлении депозитария от 17 апреля 1989 года Генеральный секретарь распространил текст Конвенции с внесенными в нее изменениями, как это было предложено. В уведомлении депозитария указывается, что если в адрес Генерального секретаря не поступит возражений, то предлагаемый текст Конвенции с внесенными в нее изменениями будет опубликован как окончательный текст.

263. Секретарь информировал Комиссию о том, что предлагаемый текст Конвенции с внесенными в нее изменениями составлен на пяти языках, которые использовались в качестве рабочих языков на дипломатической конференции, проходившей в 1974 году. Поскольку арабский язык не был рабочим языком этой дипломатической конференции, Конвенции на этом языке нет. Однако Протокол об изменении Конвенции имеется и на арабском языке.

264. Комиссия приняла решение обратиться с просьбой подготовить Конвенцию с внесенными в нее изменениями и на арабском языке. С этой целью она просила Генерального секретаря подготовить перевод Конвенции с внесенными в нее изменениями на арабский язык. Этот перевод будет рассматриваться на двадцать третьей сессии Комиссии в 1990 году, а к тому времени Комиссия предложит текст Генеральному секретарю, который может быть распространен в виде уведомления депозитария, с тем чтобы все государства получили возможность сделать свои комментарии по предлагаемому тексту, прежде чем он будет опубликован в качестве окончательного текста Конвенции с внесенными в него изменениями на арабском языке.

### B. Подписание, ратификация, присоединение и одобрение

265. Комиссия рассмотрела положение дел с подписанием, ратификацией, присоединением и одобрением конвенций, которые являются результатом ее работы, а именно: Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, Протокола об изменении Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, Конвенции Организациии Объединенных наций о морской перевозке грузов (1978 год, Гамбургские правила), и Конвенции о договорах международной купли-продажи товаров. Комиссия рассмотрела также статус Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (Нью-Йорк, 1958 год), которая, хотя и не является результатом работы Комиссии, представляет для нее особый интерес в связи с ее работой в области международного торгового арбитража. Кроме того, Комиссия приняла к сведению юрисдикцию, вытекающую из законодательства, основанного на Типовом законе ЮНСИТРАЛ о

международном торговом арбитраже. Комиссия располагала запиской секретариата о статусе этих Конвенций и Типовым законом по состоянию на 16 мая 1989 года (A/CN.9/325).

266. Комиссия с удовлетворением отметила, что с момента представления доклада Комиссии на ее двадцать первой сессии в 1988 году Конвенцию Организации Объединенных наций о купле-продаже ратифицировали или присоединились к ней еще четыре государства: Австралия, Германская Демократическая Республика, Дания и Норвегия. Таким образом, число государств, ратифицировавших эту Конвенцию или присоединившихся к ней, достигло 19. По сообщениям представителей и наблюдателей ряда других государств, предпринимаются официальные шаги, которые, как ожидается, приведут к ратификации этой Конвенции или присоединению к ней в ближайшем будущем.

267. Комиссия выразила глубокое удовлетворение тем фактом, что Конвенцию о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений ратифицировали или присоединились к ней еще семь государств: Алжир, Антигуа и Барбуда, Аргентина, Бахрейн, Доминика, Кения и Перу. О широком признании преимуществ быть участником этой Конвенции свидетельствует не только упомянутое большое число государств, которые ратифицировали эту Конвенцию или присоединились к ней в любой сравнимый период за 30 лет ее существования, но и географические масштабы ее действия. Была выражена надежда, что те государства, которые еще не присоединились к Конвенции, сделают это в ближайшем будущем.

268. Кроме того, Комиссия была информирована о том, что со времени, прошедшем после последнего доклада в 1988 году, законодательство, основанное на Типовом законе о международном торговом арбитраже, было принято в Австралии, Болгарии и Нигерии, канадских провинциях Онтарио и Саскачеван, а также в штате Калифорния в Соединенных Штатах Америки.

269. Что касается Гамбургских правил, то Комиссия была информирована о том, что Нигерия и Сьерра Леоне ратифицировали Конвенцию или присоединились к ней, и, таким образом, общее число ее участников достигло 14. В связи с тем, что ряд государств, видимо, завершат процесс ратификации Конвенции или присоединения к ней в 1989 году, секретарь Комиссии вновь подтвердил прогнозы секретариата, о которых было заявлено на двадцать первой сессии Комиссии в 1988 году, что к концу 1989 года по крайней мере 20 государств, которых не хватает для вступления Конвенции в силу, ратифицируют ее или присоединятся к ней.

270. Ряд представителей и наблюдателей сообщили о том, что их правительства с интересом следят за развитием событий в отношении Гамбургских правил и что они пересмотрят свою позицию, как только Конвенция вступит в силу, с тем чтобы ратифицировать ее или присоединиться к ней.

271. Секретарь информировал Комиссию о том, что Конвенция Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях подготовлена в окончательном виде и

готова для подписания, ратификации, принятия, одобрения и присоединения. Подлинные экземпляры Конвенции направлены договорным отделам министерств иностранных дел, а ее копии распространены на этой сессии Комиссии. Некоторые представители и наблюдатели заявили о том, что их правительства ведут консультации на предмет решения вопроса о подписании Конвенции. Секретарь заявил, что в докладе о статусе конвенций, который должен быть представлен на двадцать третьей сессии Комиссии, будет изложена информация о мерах, принятых в отношении Конвенции.

## IX. ПОДГОТОВКА КАДРОВ И ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ

272. Комиссия рассмотрела записку секретариата с изложением деятельности в области подготовки кадров и оказания помощи за предыдущий год, а также возможной деятельности в данной области в будущем (A/CN.9/323). В записке указывалось, что, поскольку Комиссия на своей двадцатой сессии в 1987 году отметила, что "подготовка кадров и оказание помощи являются важными направлениями деятельности Комиссии и что им следует уделять более значительное внимание, чем прежде" 15/, секретариат запланировал более широкую программу деятельности по сравнению с прошлым. При этом секретариат учитывал решение, принятое Комиссией на своей четырнадцатой сессии в 1981 году, что основной целью деятельности по подготовке кадров и оказанию помощи должно быть содействие принятию текстов, подготавливаемых Комиссией 16/.

273. Комиссия на своей двадцать первой сессии в 1988 году была проинформирована о том, что секретариат планирует организовать в 1988 году семинар в Масеру совместно с правительством Лесото и Зоной преференциальной торговли (ЗПТ) для государств Восточной и Южной Африки. Семинар был проведен 25-30 июля 1988 года.

274. Всего в семинаре приняли участие 34 человека, среди которых были руководители правительственных учреждений, представители торгово-промышленных палат и университетов из 14 стран (Бурунди, Джибути, Замбия, Зимбабве, Кения, Мадагаскар, Маврикий, Малави, Мозамбик, Руанда, Свазиленд, Объединенная Республика Танзания, Уганда и Эфиопия).Кроме того, в работе семинара приняли участие дополнительно 36 специалистов из Лесото. На семинаре были рассмотрены конвенции и другие правовые документы, подготовленные Комиссией.

275. Комиссия отметила, что итоги семинара были обсуждены на заседании Комитета юристов ЗПТ, состоявшемся в Лусаке с 6 по 8 октября 1988 года, на котором Комитет пришел к следующему выводу: "Учитывая, что успех экономического механизма ЗПТ всецело зависит от этих документов, государствам - членам ЗПТ настоятельно рекомендуется рассмотреть и по возможности принять упомянутые тексты". (доклад о работе первого заседания Комитета юристов ЗПТ, PTA/TC/LEG/I/9, пункт 66). О докладе семинара отмечалось на тринадцатом совещании Совета министров ЗПТ, состоявшемся в Аруше, Объединенная Республика Танзания, с 26 по 29 ноября 1988 года. Совет отметил следующее:

> "Наиболее важный аспект семинара заключается в признании участниками, что принятие государствами - членами ЮНСИТРАЛ правовых документов явится вкладом в достижение целей ЗПТ, поскольку эти документы направлены на сведение до минимума расхождений в существующих национальных законодательствах. Совет был поставлен в известность, что участники будут рекомендовать своим правительствам принять различные документы ЮНСИТРАЛ".

(Доклад о работе тринадцатого совещания Совета министров, PTA/CM/XIII/5, пункты 347-348).

276. Комиссия выразила удовлетворение итогами семинара. Она просила секретариат поддерживать контакт с секретариатом ЗПТ, а также с

участниками семинара с целью поддержания у них интереса к работе Комиссии и рассмотрения возможности принятия заинтересованными государствами документов, подготовленных Комиссией.

277. Комиссия на своей двадцать первой сессии в 1988 году выразила свое согласие с планом секретариата провести симпозиум по работе Комиссии в связи с двадцать второй сессией Комиссии 17/. Симпозиум был проведен во время второй недели работы сессии Комиссии 22-26 мая 1989 года.

278. Из 90 стран было получено около 250 заявок на участие в семинаре. Для покрытия дорожных расходов участников из развивающихся стран имелись средства для предоставления 32 стипендий. Еще 48 человек участвовали без финансовой поддержки.

279. Лекции по конвенциям и другим правовым документам, которые подготовила Комиссия, были прочитаны представителями и наблюдателями, участвовавшими в подготовке документов, а также членами секретариата.

280. Секретариат сообщил, что участники выразили удовлетворение возможностью получать больше информации о работе Комиссии. Участники из развивающихся стран, в частности, подчеркнули, что деятельность, аналогичная деятельности Комиссии, является важным элементом распространения знаний и опыта специалистов в области права международной торговли и содействия принятию и использованию текстов, подготовленных Комиссией.

281. Представители и наблюдатели, участвовавшие в работе сессии и выступавшие с лекциями на симпозиуме, выразили удовлетворение вниманием, проявленным участниками, и высокой подготовленностью вопросов и дискуссии, состоявшейся в ходе симпозиума.

282. Комиссия поблагодарила всех тех, кто участвовал в организации семинара в Лесото и симпозиума и выступил на нах с лекциями. В частности, Комиссия выразила признательность Дании, Финляндии, Нидерландам, Норвегии, Швеции и Соединенным Штатам Америки, которые внесли вклад в финансирование семинара в Лесото, а также Австрии, Канаде, Дании, Финляндии и Швеции, которые внесли вклад в финансирование симпозиума. Комиссия с удовлетворением отметила, что Финляндия ежегодно в течение четырех лет выделяет 100 000 марок (приблизительно 23 000 долл.США) для поддержания программы Комиссии по подготовке кадров и оказанию помощи. Комиссия отметила также с удовлетворением, что Швейцария ежегодно в течение четырех лет выделяет 50 000 франков для поддержания общей программы Комиссии и что имелась возможность использовать часть этих средств для симпозиума.

283. Комиссия была информирована, что секретариат намерен и в дальнейшем активизировать усилия и выступать в качестве организатора или одного из спонсоров семинаров и симпозиумов по праву международной торговли, особенно для развивающихся стран. С учетом интереса, проявленного к симпозиуму, проведенному в ходе нынешней сессии, и преимуществ проведения симпозиумов параллельно с сессиями Комиссии, когда местом их проведения является секретариат Комиссии в Вене, предполагается организовать симпозиум по случаю двадцать четвертой сессии Комиссии, которая состоится в 1991 году.

284. В октябре 1989 года в Дели совместно с ААКПК будет проведен семинар, имеющий целью популяризацию текстов, подготовленных Комиссией, в странах азиатского региона, являющихся государствами - членами Афро-азиатского консультативно-правового комитета. Карибское сообщество по морским перевозкам грузов пригласило секретариат участвовать в организуемых в 1989 году двух семинарах, на которых Гамбургские правила будут одним из основных вопросов, подлежащих рассмотрению.

285. В марте 1990 года в Москве запланировано провести семинар, связанный с работой Комиссии, для участников из развивающихся стран. Семинар будет финансироваться из целевого фонда, созданного Советским Союзом и Программой развития Организации Объединенных Наций, для подготовки представителей из развивающихся стран.

286. Секретариат сообщил, что он рассматривает вопрос о проведении последующих семинаров в развивающихся странах в различных частях мира. Предполагается, что финансирование будет обеспечено как для крупных семинаров и симпозиумов, организуемых на основе семинара в Лесото и симпозиума, проведенного на нынешней сессии, так и для небольших мероприятий, на которых, возможно, будет присутствовать меньшее число участников и обсуждаться более узкий круг вопросов. Отмечалось, что такие мероприятия являются полезными в программе семинаров и симпозиумов для популяризации работы Комиссии.

287. Комиссия одобрила деятельность секретариата, направленную на осуществление широкой программы семинаров и симпозиумов. Она напомнила о том, что Генеральная Ассамблея в пункте 5(c) резолюции 43/166 от 9 декабря 1988 года предложила правительствам, соответствующим органам Организации Объединенных Наций, организациям, учреждениям и отдельным лицам делать добровольные взносы на цели Симпозиума Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли для финансирования таких видов деятельности. Комиссия напомнила также о том, что на двадцать второй сессии она предложила, чтобы такие добровольные взносы делались, в соответствующих случаях, на ежегодной основе 18/.

## X. СООТВЕТСТВУЮЩИЕ РЕЗОЛЮЦИИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ И ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

### A. Резолюции Генеральной Ассамблеи о работе Комиссии

288. Комиссия с удовлетворением приняла к сведению резолюцию 43/166 Генеральной Ассамблеи от 9 декабря 1988 года о докладе Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее двадцать первой сессии и резолюцию 43/165 от 9 декабря 1988 года о Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях.

### B. Будущая программа работы

289. Было отмечено, что на двадцать первой сессии Комиссии в 1988 году широкую поддержку получило предложение рассмотреть необходимость разработки правовых принципов, применимых к составлению международных коммерческих контрактов электронным способом, в особенности с помощью видеотерминалов 19/. Секретарь Комиссии заявил, что этот вопрос был изучен в предварительном порядке, однако секретариат по-прежнему испытывает нехватку информации для подготовки исследования. Некоторые делегации выразили готовность своих правительств обеспечить секретариат соответствующей информацией. Комиссия просила секретариат подготовить предварительное исследование по этому вопросу к следующей сессии Комиссии.

### C. Публикации

290. Секретарь Комиссии доложил о положении с изданием Ежегодника Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли на четырех языках, на которых он выходит. Намечалось издавать Ежегодник за тот или иной год к концу следующего года. На этой основе Ежегодник за 1987 год был опубликован к концу 1988 года. Секретарь информировал, что был опубликован Ежегодник за 1986 год на английском и русском языках о работе девятнадцатой сессии Комиссии. На испанском языке был выпущен Ежегодник за 1985 год, а его последнее издание на французском языке относится лишь к 1983 году. В настоящее время ожидается, что к концу 1989 года на английском языке выйдет Ежегодник за 1987 год, а на французском, русском и испанском языках - за 1986 год.

291. Комиссия выразила свою озабоченность по поводу длительных задержек с изданием Ежегодника, особенно на французском языке. Она отметила, что Ежегодник является единственным эффективным средством, с помощью которого можно широко распространять информацию о разработке правовых текстов, подготавливаемых Комиссией. В целях оказания содействия работе Комиссии было признано чрезвычайно важным, чтобы ученые-юристы и должностные лица в государствах, не являющихся членами Комиссии, которые по этой причине возможно не располагают в полном объеме документами Комиссии в их первоначальном виде, получили их как можно скорее через Ежегодник. В связи с этим Комиссия просила секретариат принять необходимые меры, с тем чтобы к

концу 1991 года был опубликован Ежегодник за 1990 год на всех четырех языках и чтобы в последующие годы Ежегодник за тот или иной год издавался к концу следующего года. Комиссия просила секретариат представить доклад о ходе работы по достижению этой цели на ее двадцать третьей сессии в 1990 году.

292. Секретарь Комиссии заявил, что секретариат планирует издать в 1991 году обновленный вариант ЮНСИТРАЛ: Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, которая является публикацией, изданной в 1986 году для ознакомления читателей с деятельностью ЮНСИТРАЛ в области согласования и унификации права международной торговли. В этой книге, предназначенной для ученых, практических работников и исследователей, а также для лиц с широким кругом интересов, содержатся сведения об истории создания ЮНСИТРАЛ и ее структуре, рассматривается программа работы Комиссии и содержатся правовые тексты и другие материалы, являющиеся результатом ее работы. Секретариат предполагает, что обновленный вариант будет включать несколько дополнительных правовых текстов, которые были разработаны с момента последнего издания или которые, как ожидается, появятся к 1991 году. В их число входит Конвенция Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях, Конвенция об исковой давности в международной купле-продаже товаров с поправками, внесенными Протоколом 1980 года, Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, проект которой был одобрен Комиссией на ее нынешней сессии, и типовой закон, касающийся международных переводов кредита, который в настоящее время разрабатывается.

293. Комиссия с удовлетворением приняла к сведению библиографию последних работ, касающихся деятельности Комиссии, которая содержится в документе A/CN.9/326.

## D. Пределы ответственности и расчетные единицы в международных транспортных конвенциях

294. Комиссия с удовлетворением приняла к сведению аналитическую подборку в отношении пределов ответственности и расчетных единиц в международных транспортных конвенциях, которые содержатся в документе A/CN.9/320.

## E. Сроки и место проведения двадцать третьей сессии Комиссии

295. Было принято решение, что Комиссия проведет свою двадцать третью сессию сроком до трех недель 18 июня - 6 июля 1990 года в Нью-Йорке, причем основным пунктом повестки дня будет рассмотрение подготовительной работы секретариата по предлагаемому правовому руководству по составлению контрактов в области международной встречной торговли. Комиссия признала, что подготовка необходимой документации явится тяжелой нагрузкой на секретариат. Поэтому Комиссия постановила, что если достаточный объем подготовительной работы не сможет быть осуществлен в срок до двадцать третьей сессии Комиссии, то секретариат уполномочивается сократить продолжительность этой сессии на одну неделю.

## F. Сессии рабочих групп

296. Было принято решение, что Рабочая группа по международным платежам проведет свою девятнадцатую сессию 10-21 июля 1989 года в Нью-Йорке, двадцатую сессию 27 ноября - 8 декабря 1989 года в Вене и двадцать первую сессию 9-20 июля 1990 года в Нью-Йорке. Было принято решение, что Рабочая группа может провести свою двадцать вторую сессию 26 ноября - 7 декабря 1990 года, если, по мнению Рабочей группы, для завершения ее работы над типовым законом, касающимся международных переводов кредита, необходима дополнительная сессия.

297. Комиссия постановила, что тринадцатая сессия Рабочей группы по международной договорной практике состоится 8-19 января 1990 года в Нью-Йорке, а четырнадцатая сессия состоится 3-14 сентября 1990 года в Вене.

298. Было принято решение, что Рабочая группа по новому международному экономическому порядку проведет свою одиннадцатую сессию 5-16 февраля 1990 года в Нью-Йорке и двенадцатую сессию 8-19 октября 1990 года в Вене.

### Примечания

1/ В соответствии с резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи члены Комиссии избираются на шестилетний срок. Из нынешних членов Комиссии 19 были избраны Ассамблеей на ее сороковой сессии 10 декабря 1985 года (решение 40/313), а 17 были избраны Ассамблеей на ее сорок третьей сессии 19 октября 1988 года (решение 43/307). В соответствии с резолюцией 31/99 от 15 декабря 1976 года срок полномочий членов, избранных Ассамблеей на ее сороковой сессии, истекает в последний день, предшествующий открытию двадцать пятой очередной ежегодной сессии Комиссии в 1992 году, а срок полномочий членов, избранных Ассамблеей на ее сорок третьей сессии, истекает в последний день, предшествующий открытию двадцать восьмой очередной ежегодной сессии Комиссии в 1995 году.

2/ Выборы проводились на 402-м и 411-м заседаниях 16 и 22 мая 1989 года. В соответствии с решением, принятым Комиссией на ее первой сессии, Комиссия избирает трех заместителей Председателя, с тем чтобы они вместе с Председателем и Докладчиком представляли в президиуме Комиссии каждую из пяти групп государств, перечисленных в пункте 1 раздела II резолюции 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи (см. доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее первой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать третья сессия, Дополнение № 16 (A/7216), пункт 14 (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том I: 1968-1970 годы (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под номером R.71.V.1), часть вторая, I, A, пункт 14).

3/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/38/17), пункт 115.

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

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

6/ Там же, тридцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/37/17 и Corr. 1-2), пункт 63, приложение I.

7/ Там же, пункт 63, приложение III.

8/ Там же, сорок первая сессия, Дополнение № 17 (A/41/17), пункт 230.

9/ Там же, пункт 243.

10/ Там же, сорок третья сессия, Дополнение № 17 (A/43/17), пункт 19.

11/ Там же, пункты 20-22.

12/ Там же, пункты 22-24.

13/ Там же, сорок первая сессия, Дополнение № 17 (A/41/17), пункты 241 и 243.

14/ Там же, сорок третья сессия, Дополнение № 17 (A/43/17), пункт 35.

15/ Там же, сорок вторая сессия, Дополнение № 17 (A/42/17), пункт 335.

16/ Там же, тридцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/36/17), пункт 109.

17/ Там же, сорок третья сессия, Дополнение № 17 (A/43/17), пункт 92.

18/ Там же, пункт 97.

19/ Там же, пункты 46 и 47.

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### Проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле а/

### 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 он имеет право доступа или в котором он 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 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 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, обеспечивающей регистрацию содержащейся в нем информации;

f) "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/ Текст проекта Конвенции в том виде, в каком он принят Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли на ее двадцать второй сессии 2 июня 1989 года.

a) когда транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в Договаривающемся государстве, или

b) когда транспортные услуги предоставляются в Договаривающемся государстве;

c) когда в соответствии с нормами международного частного права транспортные услуги регулируются законодательством Договаривающегося 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.

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, управомоченному принять его.

Статья 4

Выдача документа

1) Оператор может, и по просьбе заказчика должен, в разумный срок, по выбору оператора, 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 внешне 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 (b) 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 непринятием 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 непринятием 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, управомоченному 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, управомоченному 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, управомоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать его утраченным.

## 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 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 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 ли 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, упомянутого 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 вызвать 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:

a) принять все меры предосторожности, которых 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

b) получить возмещение за все расходы, понесенные им в связи с принятием мер, упомянутых в подпункте (a), 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 пребываниями, 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 правом, применимым к любым договорным условиям, расширяющим 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, управомоченное 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 законодательством 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, управомоченному 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, управомоченному принять его.

3) Если оператор участвовал в осмотре или проверке груза во время его передачи лицу, управомоченному 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, управомоченное 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, управомоченному 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.

a) в день, когда оператор передал либо предоставил груз или его часть в распоряжение лица, управомоченного принять груз; или

b) в случае полной утраты груза, в день, когда оператор уведомляет лицо, управомоченное 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 урегулировал 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, либо 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 распространяетя 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 приобретает 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, приобретает 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, 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 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 ... [дата] 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.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### Перечень документов сессии

### A. Документы общего пользования

| | |
|---|---|
| A/CN.9/314 | Предварительная повестка дня |
| A/CN.9/315 | Доклад Рабочей группы по новому международному экономическому порядку о работе ее десятой сессии |
| A/CN.9/316 | Доклад Рабочей группы по международной договорной практике о работе ее двенадцатой сессии |
| A/CN.9/317 | Доклад Рабочей группы по международным платежам о работе ее семнадцатой сессии |
| A/CN.9/318 | Доклад Рабочей группы по международным платежам о работе ее восемнадцатой сессии |
| A/CN.9/319 и Add.1-5 | Компиляция комментариев правительств и международных организаций по проекту Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле |
| A/CN.9/320 | Пределы ответственности и расчетные единицы в международных транспортных конвенциях |
| A/CN.9/321 | Проект заключительных положений проекта Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле |
| A/CN.9/322 | Проект плана возможного содержания и структуры правового руководства по составлению контрактов в области международной встречной торговли |
| A/CN.9/323 | Подготовка кадров и оказание помощи |
| A/CN.9/324 | Текущая деятельность международных организаций в области согласования и унификации права международной торговли |
| A/CN.9/325 | Статус конвенций |
| A/CN.9/326 | Библиография последних работ, касающихся деятельности ЮНСИТРАЛ |

### B. Документы ограниченного пользования

| | |
|---|---|
| A/CN.9/XXII/CRP.1 и Add.1-22 | Проект доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее двадцать второй сессии |

| | |
|---|---|
| A/CN.9/XXII/CRP.2/ Rev.1 | Предложение Соединенных Штатов Америки |
| A/CN.9/XXII/CRP.3 | Замечания и предложения правительства Китая по проекту Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов |
| A/CN.9/XXII/CRP.4 | Предложение Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии |
| A/CN.9/XXII/CRP.5 | Предложение Федеративной Республики Германии |
| A/CN.9/XXII/CRP.6 | Предложения Федеративной Республики Германии |
| A/CN.9/XXII/CRP.7 и Add.1 | Доклад редакционной группы |

C. Информационные документы

| | |
|---|---|
| A/CN.9/XXII/INF.1/Rev.1 | Список участников |

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 إلى : 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.

Litho in United Nations, New York 01000 18056—August 1989—500
ISSN 0251-9135 GA/OR/44, Suppl. 17