



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
29 July 2008

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли Сорок первая сессия

Краткий отчет о 867-м заседании,
состоявшемся в Центральных учреждениях, Нью-Йорк, во вторник, 17 июня 2008 года, в 10 ч. 00 м.

Председатель: г-н Ильескас (Испания)

Содержание

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

В настоящий отчет могут вноситься поправки.

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

Любые поправки к отчетам о заседаниях этой сессии будут сведены в единое исправление, которое будет издано вскоре после окончания этой сессии.



Заседание открывается в 10 ч. 15 м.

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

Проект статьи 13 (Перевозка за рамками договора перевозки) (продолжение)

1. **Г-н Ким** Бон-Хюн (Республика Корея) говорит, что делегация его страны сняла свои возражения в отношении нынешней формулировки проекта статьи 13 и выступает за его утверждение.

2. **Г-н Эгбадон** (Нигерия) говорит, что проект статьи 13 не имеет смысла, поскольку ответственность перевозчика не выходит за пределы периода, охватываемого договором перевозки. Поэтому делегация его страны решила, что этот проект статьи следует исключить.

3. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что на самом деле сохранение проекта статьи 13 послужит интересам грузоотправителей по договору, поскольку перевозчик может только согласиться транспортировать груз за рамками договора перевозки "по просьбе грузоотправителя по договору". Следовательно, безосновательны доводы некоторых делегаций, согласно которым исключение проекта статьи 13 выгодно грузоотправителю по договору. Напротив, проект статьи 13 следует сохранить в его нынешней форме.

4. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) напоминает, что проект статьи 13 тесно связан с пунктом 3 проекта статьи 12, в котором определяется период ответственности перевозчика за перевозку груза как период с момента его выгрузки до завершения его окончательной разгрузки по договору перевозки. В проекте статьи 13 предусмотрены два исключения из периода ответственности перевозчика: в сравнительно редких случаях, когда грузоотправитель по договору просит выдать документ до конкретного места назначения, не обслуживаемого перевозчиком, и в гораздо более частых случаях "коммерческой услуги по перевозке", когда по оперативным причинам грузополучатель желает взять на себя ответственность вместо перевозчика за конечный отрезок перевозки груза из порта разгрузки до места назначения внутри страны.

5. Поэтому сохранение проекта статьи 13 служит интересам грузополучателя, поскольку его исключение

не позволит перевозчику удовлетворить просьбу о коммерческой услуге по перевозке, так как перевозчик станет ответственным за груз на конечном отрезке перевозки в соответствии с пунктом 3 проекта статьи 12. Кроме того, проект статьи 43 предусматривает, что транспортный документ является окончательным доказательством в отношении всех договорных условий, тогда как согласно Гаагско-Висбийским правилам он является окончательным доказательством только в отношении груза, так что вопрос о том, кто несет ответственность за груз на конечном отрезке перевозки, может быть урегулирован в договоре.

6. Одним из возможных решений является исключение проекта статьи 13 и добавление предложения во второй пункт статьи 14, которое предусматривало бы, что грузополучатель и перевозчик могут договориться о коммерческой услуге по перевозке. Однако, с учетом существующих возражений со стороны некоторых делегаций против формулировки пункта 2 проекта статьи 14, такой вариант также не представляется приемлемым.

7. **Г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал) говорит, что делегация его страны выступает за исключение проекта статьи 13 ввиду его проблематичного характера.

8. **Г-н Ху Чженлян** (Китай) говорит, что делегация его страны выступает за сохранение проекта статьи 13 в его нынешней форме, поскольку существует практическая необходимость в таких положениях, особенно в случаях смешанных перевозок. Ясно, что будут в достаточной степени защищены интересы третьих сторон, не являющихся грузоотправителем по договору, поскольку этот проект статьи требует транспортного документа или транспортной электронной записи для указания транспорта, не охватываемого договором перевозки. Сохранение проекта статьи 13 будет способствовать торговле, особенно в случаях смешанных перевозок.

9. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что делегация его страны поддерживает сохранение проекта статьи 13, отражающего давно сложившуюся практику, в соответствии с которой требуется, чтобы грузоотправители по договору владели документами в доказательство того, что они действительно отправили груз в конечное место назначения.

10. **Г-н Ас-Саид** (Египет) говорит, что делегация его страны выступает за исключение проекта статьи 13,

поскольку его формулировка не совместима с другими положениями проекта конвенции: она не обозначает прав или обязательств договаривающихся сторон и фактически ущемляет интересы грузоотправителя по договору.

11. **Г-н Имору** (Бенин) говорит, что французский вариант проекта статьи 13 неясен. Кроме того, сам проект статьи не имеет отношения к предмету регулирования, поскольку в нем говорится о транспортировке, выходящей за рамки договора перевозки.

12. **Г-н Цунарелли** (Италия) говорит, что нынешняя формулировка проекта статьи 13 не соответствует определению термина "транспортный документ" в проекте конвенции, хотя она отражает практические потребности международной торговли. Поэтому было бы полезно сохранить этот проект статьи в нынешней формулировке с последующим пояснением, что перевозчик будет действовать как агент-экспедитор от имени грузоотправителя по договору в отношении остального отрезка перевозки груза.

13. **Г-н Цанцалос** (Греция) говорит, что делегация его страны выступает за сохранение проекта статьи 13 в его нынешней формулировке с целью уточнения периода ответственности перевозчика.

14. **Г-н Ндзибе** (Габон) говорит, что делегация его страны выступает за исключение проекта статьи 13, поскольку он вызывает такую путаницу.

15. **Г-н Биго** (наблюдатель от Кот-д'Ивуара) говорит, что положения проекта статьи 13 вызывают ряд проблем. Во-первых, хотя существуют причины практического характера для включения положений, регулирующих транспортировку за рамками договора перевозки, нынешняя формулировка не указывает четко, является ли запрашиваемый единый транспортный документ договором смешанной перевозки. Определение термина "единый транспортный документ" в проекте конвенции могло бы позволить делегациям более точно установить сферу применения проекта статьи и сделать выводы в отношении перевозчика и грузоотправителя по договору, который запрашивает транспортировку груза. Во-вторых, интересы грузоотправителя по договору не обязательно защищены лишь потому, что именно грузоотправитель по договору запрашивает транспортировку груза. В-третьих, отсутствует ясность в правовых взаимоотношениях между перевозчиком, выдающим единый транспортный документ, и

стороной, обеспечивающей транспортировку, но не берущей на себя полную ответственность за нее. С учетом этих проблем проект статьи 13 не следует сохранять.

16. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что делегации указали как на теоретические, так и на практические проблемы, связанные с проектом статьи 13. С теоретической точки зрения, предложение, выдвинутое итальянской делегацией, уже обсуждалось и было отклонено Рабочей группой III (Транспортное право), поскольку делегации выступили против регулирования экспедиторских отношений в рамках проекта конвенции. Что касается практических аспектов, цель настоящих положений проекта статьи 13 заключается в сохранении существующей коммерческой практики согласно Гаагско-Висбийским и Гамбургским правилам. К сожалению, многие делегации все еще не могут толковать эти положения в таком смысле, но хорошо, что делегация Республики Корея смогла оценить необходимость в таких положениях.

17. Хотя делегация оратора выступает за сохранение проекта статьи 13, его исключение не будет означать искоренения соответствующей коммерческой практики. По этой причине делегация оратора не будет категорически против исключения этого проекта статьи. Тем не менее такое исключение может привести к некоторой неопределенности в сложившейся коммерческой практике. В любом случае крайне важно обеспечить, чтобы исключение какого-либо положения не означало отмены сложившейся практики коммерческих услуг по перевозке, как уже отмечалось выше делегацией Нидерландов.

18. **Г-жа Маланда** (наблюдатель от Конго) соглашается с замечаниями наблюдателя от Кот-д'Ивуара относительно неопределенной сферы применения единого транспортного документа, выданного перевозчиком. Поэтому делегация ее страны также выступает за исключение проекта статьи 13.

19. **Г-н Мёльманн** (наблюдатель от Дании) говорит, что делегация его страны расценивает положения проекта статьи 13 как попытку кодифицировать коммерческую практику, с тем чтобы обеспечить получение грузоотправителями по договору транспортных документов, которые им требуются. Хотя исключение проекта статьи 13 не будет означать отмены текущей практики, было бы предпочтительно сохранить нынешний текст, с тем чтобы иметь четкую норму, особенно с учетом обеспокоенности, выраженной наблюдателем от Нидерландов. Ссылки на

вопросы, связанные с экспедиторскими отношениями, были специально исключены из предыдущих проектов конвенции после того, как Рабочая группа приняла принципиальное решение. По этой причине предложение делегации Италии об упоминании экспедиторских отношений не станет приемлемым компромиссом, и лучше сохранить нынешнюю формулировку.

20. **Г-н Шарма** (Индия) соглашается с тем, что проект статьи 13 основан на текущей коммерческой практике в соответствии с Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами, но отмечает, что в проекте конвенции принят несколько иной подход. Если согласно Гамбургским правилам перевозчик действует в качестве агента грузоотправителя по договору в отношении перевозки груза, которая не предусмотрена первоначальным перевозчиком, согласно проекту статьи 13 период ответственности перевозчика – это условие, используемое для уточнения того, что перевозчик не несет ответственности за отрезок перевозки, выходящий за рамки договора перевозки.

21. Конкретное преимущество проекта статьи 13 состоит в том, что он позволяет грузоотправителю по договору запросить единый транспортный документ, когда перевозчик не в состоянии или не желает перевезти груз. Сохранение этого принципа в проекте конвенции не нанесет ущерба интересам любой из сторон. Поэтому делегация Индии выступает за сохранение проекта статьи 13 в его нынешней формулировке.

22. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что одним из способов решить дилемму в отношении проекта статьи 13, является указание на то, что приемлем только необоротный транспортный документ. По мнению оратора, это вопрос доказательств и ограничение сферы применения статьи является возможным путем к компромиссу, хотя делегация Германии выступает за исключение проекта статьи.

23. **Г-жа Собринью** (наблюдатель от Анголы) говорит, что делегация ее страны также выступает за исключение.

24. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что, если отредактировать статью, как было предложено, это будет ясным указанием на то, что выдача оборотного документа абсолютно запрещается, что означает полный отход от действующей практики. В таком случае делегация его страны предпочтет исключить статью, так как предложение делегации Германии

может иметь серьезные последствия для действующей практики.

25. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что он поддерживает мнение представителя Японии, поскольку также не видит пользы от введения такого ограничения.

26. **Г-н Ким Бон-Хюн** (Республика Корея) говорит, что делегация его страны выступает за то, чтобы оставить текст статьи 13 в его нынешней форме.

27. **Председатель** говорит, что Комиссия столкнулась с вопросом принципиального характера в отношении статьи 13. На текущей стадии обсуждения незначительное большинство членов Комиссии выступают за исключение статьи 13, текст которой был сформулирован на основании консенсуса в Рабочей группе. Однако Комиссия впервые оказалась в ситуации, когда решение большинства отменяет консенсус, достигнутый в Рабочей группе. Судя по тону выступлений в прениях, большинство делегаций принимают статью по существу, но считают, что она плохо сформулирована или сложна для понимания. Однако исключение статьи приведет к запрещению давно сложившейся коммерческой практики.

28. **Г-н Цунарелли** (Италия) говорит, что его беспокоит то, что исключение статьи 13 может означать несоответствие текущей практики положениям конвенции. По мнению оратора, существуют два возможных решения. Во-первых, статья может быть исключена, но Комиссия может указать в своем докладе, что она не намеревалась осуждать давно сложившуюся коммерческую практику, предусмотренную этой статьей. Во-вторых, небольшая группа членов Комиссии может попытаться отредактировать статью, с тем чтобы уточнить ее цель, возможно, с помощью добавления нового определения вида требуемого договора.

29. **Г-н Ас-Саид** (Египет) говорит, что он поддерживает первый вариант, то есть исключение статьи при соответствующем заявлении относительно текущей практики.

30. **Г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции) говорит, что, по его мнению, исключение статьи при наличии заявления о намерении – это лучший вариант по сравнению с попыткой ее отредактировать.

31. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что ему трудно согласиться с первым вариантом, предложенным Италией, поскольку

маловероятно, что практические работники прочтут доклад Комиссии, тогда как конвенция получит широкое распространение. В связи с исключением статьи оратора беспокоит то, что в результате этого некоторая практика станет юридически невозможной, поскольку будет недопустимым какое-либо отклонение от минимального периода ответственности перевозчика. Комиссия должна либо усовершенствовать текст, либо смириться с правовыми последствиями исключения статьи.

32. **Г-н Делебек** (Франция) соглашается с тем, что формулировка проекта статьи 13 двусмысленна. В тексте должно быть указано, что требуется явно выраженная просьба грузоотправителя по договору, и действие должно быть обозначено определенно.

33. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) при поддержке **г-на Серрано Мартинеса** (Колумбия) говорит, что делегация ее страны также не согласна с исключением статьи и поддерживает предложение о попытке отредактировать ее.

34. **Г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал) говорит, что делегация его страны выступает за исключение проекта статьи 13.

35. **Г-н Ху Чженлян** (Китай) говорит, что, поскольку цель обсуждения состоит в улучшении проекта конвенции, небольшая группа в процессе неофициальных консультаций должна попытаться отредактировать данную статью, с тем чтобы добиться этой цели.

36. **Г-н Эгбадон** (Нигерия) говорит, что для закрепления торговой практики на уровне правовой нормы должны быть четко указаны ответственность и санкции, а нынешний текст проекта статьи не предусматривает этого и должен быть исключен.

37. **Г-жа Слеттемоен** (Норвегия) и **г-жа Толбот** (наблюдатель от Новой Зеландии) поддерживают предложение отредактировать статью в стремлении достигнуть консенсуса.

38. **Председатель** говорит, что, как ему представляется, Комиссия поручает провести неофициальные консультации по проекту статьи 13. Если все-таки не удастся добиться консенсуса, проект статьи будет исключен.

39. *Решение принимается.*

Заседание прерывается в 11 ч. 35 м. и возобновляется в полдень.

Статья 14 (Конкретные обязательства)

40. **Г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал) говорит, что проект статьи 14 очень подробно обсуждался в Рабочей группе. Делегация его страны наряду с другими африканскими государствами высказывала оговорки в отношении заголовка и пункта 2 проекта статьи. Заголовок "Конкретные обязательства" не отражает содержания пункта 1, в котором описаны обязательства, традиционно выполняемые перевозчиками; поэтому статью следует озаглавить "Общие обязательства". Пункт 2 следует исключить, поскольку он распространяет на грузополучателя, не являющегося стороной договора перевозки, действие положений, на которые он не давал согласия.

41. **Г-н Имору** (Бенин) соглашается с заявлением представителя Сенегала и предлагает объединить проекты статей 14 и 15 в единую статью под заголовком "Общие обязательства". Ни в одной из этих статей не упоминаются какие-либо конкретные обязательства; обязательства, перечисленные в статье 14, являются стандартными.

42. **Г-н Ас-Саид** (Египет) соглашается с предложением представителя Сенегала относительно исключения пункта 2 проекта статьи 14. Оратор также предлагает добавить маркировку груза к обязательствам, предусмотренным в пункте 1, и отмечает, что погрузка, штивка и соблюдение соответствующих обязательств являются обязанностью капитана судна.

43. **Г-жа Слеттемоен** (Норвегия) говорит, что делегация ее страны по-прежнему предпочитает сохранение нынешнего варианта пункта 2.

44. **Г-жа Маланда** (наблюдатель от Конго) и **г-н Эгбадон** (Нигерия) присоединяются к делегациям Сенегала и Египта, предложившим исключить пункт 2.

45. **Г-н Делебек** (Франция) отмечает, что пункт 2 регулирует проблему условий перевозки, согласно которым перевозчик не выполняет определенные обязательства, особенно по погрузке и выгрузке. Пункт 2 может решить вопрос, который возникает в соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами, относительно того, имеют ли юридическую силу такие условия. Британская палата лордов признала такие условия, тогда как верховные суды в других странах, в частности во Франции, выразили по поводу них серьезные сомнения. Пункт 2 отражает новый подход к этой проблеме и в целом признает юридическую силу

таких условий. Хотя эти условия вполне приемлемы в так называемых "трамповых" операциях, когда суда не ходят по фиксированному маршруту или графику, делегация оратора выражает надежду, что после тщательного изучения эти условия не будут применяться к регулярным линейным перевозкам.

46. **Г-н Цунарелли** (Италия) говорит, что заголовок "Конкретные обязательства", означающий обязательства, которые конкретно сформулированы, точно отражает содержание проекта статьи и поэтому должен быть сохранен. Предлагаемый заголовок "Общие обязательства" не является точным. Не следует каким-либо образом упоминать маркировку в пункте 1, как это предлагалось, поскольку маркировка груза является обязанностью грузоотправителя по договору, а не перевозчика.

47. Пункт 2 отражает обычную практику в трамповых рейсах, но не в секторе линейных перевозок. Любой договор, касающийся линейных перевозок, в котором не предусмотрена ответственность грузоотправителя по договору в отношении таких обязательств, как погрузка и штивка груза на судно, должен вызывать подозрения; поэтому делегация оратора присоединяется к французской делегации, предложившей ограничить применение пункта 2 трамповыми рейсами.

48. **Г-жа Мбенг** (Камерун) соглашается с сенегальской делегацией в том, что обязательства, перечисленные в проекте статьи 14, традиционно берет на себя перевозчик и поэтому они не должны быть обозначены в заголовке как "конкретные". Делегация Камеруна также удивлена тем, почему грузополучатель должен принять на себя ответственность по договору, стороной которого он не является, и присоединяется к другим делегациям, предложившим исключить пункт 2.

49. **Г-н Нгой Касонго** (наблюдатель от Демократической Республики Конго) говорит, что делегация его страны согласна с другими африканскими государствами, предложившими исключить пункт 2, и поддерживает предложение делегаций Сенегала, Нигерии и Камеруна относительно изменения заголовка. Комиссия должна не допустить, чтобы проект конвенции устанавливал исключения из нормы, применяющейся на практике, в результате чрезмерного использования стандартных условий.

50. **Г-н Блейк-Лосон** (Соединенное Королевство) говорит, что делегация его страны выступает за сохранение пункта 2, который позволяет грузоотправителю по договору и перевозчику

договориться о том, кто погружает груз. Если этот пункт рассматривать в сочетании с подпунктом i) пункта 3 статьи 18, перевозчик освобождается от какой-либо ответственности. Делегация оратора считает эти положения полезными и удовлетворительными для решения проблем, которые возникли в соответствии с предыдущими конвенциями, содержащими условия "свободно от расходов по погрузке и выгрузке" и "свободно от расходов по погрузке, выгрузке и штивке" (FIO(S)).

51. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что делегация его страны полностью поддерживает нынешнюю формулировку пункта 1 проекта статьи 14, и выражает признательность французской делегации за заявление, в котором объясняется, почему необходим пункт 2 проекта статьи 14 и как он отражает улучшение текущей ситуации. Хотя французское предложение ограничить применение пункта 2 сектором нелинейных перевозок представляется интересным, условия FIO(S) применяются и в линейных перевозках, особенно при перевозке крупного и другого специального оборудования. Поэтому лучше сохранить нынешнюю формулировку пункта 2. В таком случае могут пригодиться положения подпункта b) проекта статьи 83, но требования, предусмотренные в подпункте b) пункта 2 проекта статьи 82, являются слишком строгими и не обеспечивают достаточной защиты.

52. **Г-н Мельманн** (наблюдатель от Дании) подчеркивает, что линейные перевозки не ограничиваются контейнерным транспортом. Как правило, условие FIO(S) является разумным решением, когда грузоотправитель по договору лучше, чем перевозчик, знает, как обращаться с грузом. Примером применения условия FIO(S) в линейных перевозках, на которое ссылаются представители датских фирм, является перевозка кофе в мешках, к которым предъявляются особые требования в отношении воздухообмена. Делегация оратора выступает за сохранение пункта 2 проекта статьи 14 в его нынешней формулировке без указания различий между линейными и нелинейными перевозками.

53. **Г-н Биго** (наблюдатель от Кот-д'Ивуара) соглашается с предложением сенегальской делегации относительно замены заголовка проекта статьи 14 "Конкретные обязательства" на "Общие обязательства", так как указанные обязательства – это обязательства, которые, как правило, берет на себя перевозчик, и они не могут считаться конкретными. Оратор отмечает, что

пункт 2 проекта статьи 14 предусматривает возможное соглашение между грузоотправителем по договору и перевозчиком, согласно которому грузоотправитель по договору берет на себя некоторые из упомянутых обязательств. Если такие соглашения являются общей практикой только в секторе трамповых рейсов, на регулирование которого не рассчитан проект конвенции, то пункт 2 должен быть исключен. Следует также подчеркнуть, что проект конвенции рассчитан на регулирование транспортировки, а не торговли. И наконец, с учетом экономических условий в развивающихся странах, таких как страна оратора, где в основном функционируют грузоотправители по договору, и брeмени, возлагаемого такими дополнительными обязательствами, важно установить справедливый баланс интересов грузоотправителей по договору и перевозчиков.

54. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что нынешний заголовок проекта статьи следует сохранить, поскольку он относится к конкретным, а не к специальным обязательствам. В отношении пункта 2 оратор соглашается с предложением добавить маркировку к обязательствам грузоотправителя по договору, поскольку маркировка всегда была одной из основных обязанностей грузоотправителя по договору, как это отражено в Гаагско-Висбийских правилах и других документах. Оратор активно выступает за сохранение пункта 2 в полном виде. Этот пункт не является оговоркой об освобождении от ответственности; он отражает давно сложившуюся практику не только в трамповых рейсах, но и в линейных перевозках, хотя и в меньшей степени. По коммерческим, техническим или логистическим причинам грузоотправители по договору часто берут на себя некоторые обязательства перевозчика. Если грузоотправитель по договору согласился осуществить ограниченные отгрузки на условиях FIO(S), было бы несправедливо возлагать ответственность на перевозчика за ущерб, причиненный во время погрузки лишь потому, что пункт 1 содержит императивную норму о возложении такой ответственности на перевозчика.

55. **Г-н Ндзибе** (Габон) говорит, что он поддерживает исключение пункта 2 проекта статьи 14, поскольку он представляет реальную опасность для грузоотправителей по договору, особенно мелких. Оратор также хотел бы, чтобы заголовок был изменен в соответствии с предложением представителя Сенегала.

56. **Г-жа Траоре** (Буркина-Фасо), при поддержке **г-на Усейми** (наблюдатель от Нигера) и

г-жи Собринью (наблюдатель от Анголы) соглашается с заявлением представителя Сенегала.

57. **Г-жа Даунинг** (Австралия) говорит, что делегация ее страны поддерживает предложение об исключении пункта 2 проекта статьи 14 по причинам, изложенным в письменных замечаниях делегации (A/CN.9/658, пункты 24–25).

58. **Г-н Моран Бовио** (Испания) говорит, что крайне важно сохранить пункт 2, поскольку он отражает существующую коммерческую практику, даже в секторе линейных перевозок. В некоторых случаях в линейных перевозках важно, чтобы грузоотправитель по договору, а не перевозчик мог производить обработку груза, требующего особой осторожности в обращении, такого как кофе, подъемные механизмы и яхты. Исключение пункта 2 помешает мелким грузоотправителям по договору транспортировать определенные виды груза.

59. **Г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции) говорит, что он выступает за изменение заголовка проекта статьи 14, поскольку предусмотренные в нем обязательства носят общий, а не конкретный характер и предлагает заменить нынешний заголовок на заголовок "Обязательства в отношении груза". Однако оратор выступает за сохранение содержания проекта статьи 14 в его нынешнем варианте. Кроме того, не следует ограничивать применение пункта 2 сектором нелинейных перевозок. На самом деле между линейными и нелинейными перевозками существует промежуточная зона. Такой вид транспортировки часто называют "отраслевыми перевозками": суда заходят в порты и покидают их по конкретному графику и загружают конкретные виды груза, а грузоотправители по договору часто пользуются условиями FIO(S).

60. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что делегация его страны выступает за сохранение проекта статьи 14 в его нынешней форме, включая заголовок. Пункт 2 отражает текущую и полезную коммерческую практику. Поскольку цель проекта конвенции состоит в содействии отрасли, было бы нецелесообразно ограничивать практику, которая существует в течение десятилетий.

61. **Г-н Шарма** (Индия) говорит, что он поддерживает сохранение заголовка проекта статьи 14 в его нынешнем виде, поскольку общий характер обязательств перевозчика вытекает из заголовка главы, в которой содержится статья 14. Нынешняя формулировка пункта 1 достаточна, и нет

необходимости включать маркировку, поскольку обычно это является обязанностью грузоотправителей по договору, а не перевозчиков. Что касается пункта 2, хотя Рабочая группа не рассматривала нелинейные перевозки при обсуждении этого пункта, грузоотправитель по договору, желающий заключить договор с перевозчиком с целью принять на себя некоторые из стандартных обязательств последнего, не должен лишаться возможности сделать это.

62. **Г-жа Пер** (Австрия) говорит, что делегация ее страны активно выступает за сохранение пункта 2 проекта статьи 14.

63. **Г-н Чин Хэ Ён** (Республика Корея) говорит, что делегация его страны выступает за сохранение нынешнего варианта проекта статьи 14.

64. **Г-н Сандовал** (Чили) говорит, что проект статьи 14 должен быть сохранен в нынешней форме. Как экспортер меди и других товаров Чили не имеет возражений в отношении пункта 2, поскольку перевозка грузов обычно основана на соглашении между грузоотправителем по договору и перевозчиком.

65. **Г-жа Эрикссон** (наблюдатель от Финляндии) выражает поддержку сохранению проекта статьи 14 в нынешней формулировке, включая пункт 2, который отражает коммерческую практику как в секторе нелинейных, так и линейных перевозок.

66. **Г-н Ху Чженлян** (Китай) говорит, что делегация его страны активно выступает за сохранение проекта статьи 14 в полной форме. Слова "могут согласовать", содержащиеся в пункте 2, подразумевают, что этот пункт фактически указывает на свободу договора. Поэтому он не должен создавать проблем, поскольку грузоотправитель по договору ни в коей мере не обязан заключать такое соглашение.

67. **Г-н Цанцалос** (Греция) еще раз говорит, что делегация его страны желает, чтобы проект статьи 14 был сохранен в полной форме, но не настаивает на сохранении заголовка и поддержит альтернативный вариант, если большинство членов Комиссии признают его более удовлетворительным.

68. **Г-н Эгбадон** (Нигерия) отмечает, что пункт 2 распространяет ответственность на грузополучателя, что вызывает особо серьезные возражения, поскольку грузополучатель не является стороной договора между грузоотправителем и перевозчиком. Если проект конвенции призван служить интересам отправителей и владельцев грузов, этот пункт следует исключить.

69. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что заголовок проекта статьи 14 приемлем в его нынешнем варианте. Слово "грузополучатель" употребляется в пункте 2 лишь потому, что условия, включенные в соглашения между грузоотправителем по договору и перевозчиком, – это условия FIO(S); однако сами соглашения заключаются только между грузоотправителем по договору и перевозчиком. Пункт 2 как таковой не возлагает на грузополучателя никаких обязательств в отношении выгрузки.

70. **Г-н Берлингьери** (Италия) говорит, что он сомневается в совместимости пункта 2 проекта статьи 14 и пункта 3 проекта статьи 12. Оратор опасается, что эти две статьи могут вызвать расхождения в толковании в будущем, особенно в контексте условия "свободно от расходов по погрузке", когда, как обычно подразумевается, получение груза осуществляется на борту судна, тогда как согласно пункту 3 статьи 12 должно подразумеваться, что получение осуществляется до погрузки.

71. **Г-н Лебедев** (Российская Федерация) говорит, что важно обсудить не только правовые аспекты проекта статьи 14, но и экономические, технические и финансовые последствия морской перевозки грузов. Вопрос заключается не столько в обязательствах по погрузке и выгрузке, поскольку другие статьи проекта конвенции также регулируют их, сколько в финансовой ответственности за имущество, которая не вызовет проблем, если все операции по погрузке и выгрузке будет осуществлять только перевозчик, а не грузоотправитель или грузополучатель. К сожалению, не всегда дело обстоит так просто, так как погрузка и выгрузка перевозчиком часто сопровождаются дополнительными затратами. Проект статьи 14 в своем нынешнем варианте учитывает огромное разнообразие ситуаций, которые возникают в процессе морской перевозки. Как отмечали другие ораторы, проект этой статьи также отражает фактически действующую практику. По всем этим причинам делегация Российской Федерации выступает за сохранение проекта статьи 14 в его нынешней форме.

Заседание закрывается в 13 ч. 05 м.