Организация Объединенных Наций A/CN.9/1127

Генеральная Ассамблея

Distr.: General
9 December 2022
Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли
Пятьдесят-шестая сессия
Вена, 3–21 июля 2023 года

Доклад Рабочей группы VI (Оборотные документы смешанной перевозки) о работе ее сорок первой сессии (Вена, 28 ноября — 2 декабря 2022 года)

Содержание

		Стр.
I.	Введение	2
II.	Организация работы сессии	2
III.	Ход обсуждения	3
IV.	Будущий документ об оборотных документах смешанной перевозки	3
	A. Общие замечания	3
	B. Предварительный проект положений об оборотных документах смешанной перевозки грузов	4
	1. Проект статьи 3. Выдача оборотного грузового документа	4
	2. Проект статьи 4. Содержание оборотного грузового документа	6
	3. Проект статьи 7. Недостатки в оборотном грузовом документе	11
	4. Проект статьи 8. Доказательственная сила оборотного грузового документа	13
	5. Проект статьи 9. Объем прав держателя по оборотному грузовому документу	14
	6. Проект статьи 10. Переход прав по оборотному грузовому документу или оборотной транспортной электронной записи	17
	7. Проект статьи 11. Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов транспортному оператору	18
	8. Проект статьи 12. Выдача груза	18

V.22-27527 (R)

Просьба отправить на вторичную переработку

I. Введение

1. На своей сорок первой сессии Рабочая группа по поручению Комиссии[1] приступила к новой работе по разработке нового документа, касающегося оборотных документов смешанной перевозки грузов.

II. Организация работы сессии

2. Рабочая группа, в состав которой входят все государства — члены Комиссии, провела свою сорок первую сессию в Вене 28 ноября — 2 декабря 2022 года.

3. В работе сессии приняли участие представители следующих государств — членов Рабочей группы: Австрии, Алжира, Аргентины, Бразилии, Вьетнама, Германии, Греции, Демократической Республики Конго, Доминиканской Республики, Зимбабве, Индонезии, Ирака, Ирана (Исламская Республика), Испании, Италии, Канады, Китая, Колумбии, Кувейта, Малайзии, Мали, Марокко, Мексики, Панамы, Перу, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Саудовской Аравии, Сингапура, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Таиланда, Турции, Уганды, Финляндии, Франции, Чехии, Чили, Швейцарии, Эквадора и Японии.

4. На сессии присутствовали наблюдатели от следующих государств: Боливии (Многонациональное Государство), Габона, Египта, Иордании, Катара, Ливии, Мальты, Мьянмы, Омана, Пакистана, Румынии, Сальвадора, Сенегала, Филиппин и Шри-Ланки.

5. На сессии присутствовали наблюдатели от следующих международных организаций:

a) *система Организации Объединенных Наций*: Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД);

b) *межправительственные организации*: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Совет сотрудничества стран Залива (ССЗ);

c) *международные неправительственные организации*: Ассоциация адвокатов города Нью-Йорка (ААНЙ), Ассоциация американских железных дорог (ААЖД), Китайский совет по содействию развитию международной торговли (КССРМТ), Международная торговая палата (МТП), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный центр транспортной дипломатии (МЦТД), Центр исследований в области международного и сравнительного права (ЦИМСП), Центр национального права им. Козольчика и Шанхайская арбитражная комиссия (ШАК).

6. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-жа Беате ЧЕРВЕНКА (Германия);

Докладчик: г-жа Нак Хи ХЮН (Республика Корея).

7. Рабочей группе были представлены следующие документы:

a) аннотированная предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.VI/WP.95); и

[1] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, семьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/77/17), пп. 22 (h) и 202.

b) аннотированный свод предварительных проектов положений документа, касающегося оборотных документов смешанных перевозок (A/CN.9/WG.VI/WP.96).

8. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

1. Открытие сессии и расписание заседаний
2. Выборы должностных лиц
3. Утверждение повестки дня
4. Будущий документ об оборотных документах смешанной перевозки
5. Утверждение доклада.

III. Ход обсуждения

9. Рабочая группа приступила к первоначальному рассмотрению новой темы на основе записки Секретариата (A/CN.9/WG.VI/WP.96), содержащей аннотированный свод предварительных проектов положений документа, касающегося оборотных документов смешанных перевозок. Резюме обсуждений Рабочей группы приводится в главе IV ниже. Рабочая группа решила рассмотреть проекты статей 3, 4, 7–12, а остальные проекты статей обсудить на будущей сессий.

IV. Будущий документ об оборотных документах смешанной перевозки

A. Общие замечания

10. Рабочая группа начала свою работу с общего обмена мнениями о целях, сфере применения и форме предлагаемого нового документа, в отношении которого была выражена общая поддержка. Отмечалось, что новый документ потенциально может удовлетворить растущие потребности в финансировании в сфере международной торговли, предложив банкам в неморском контексте оборотный документ, выполняющий ту же функцию, что и морской коносамент. Для достижения этой цели такой документ должен a) позволять третьей стороне добросовестно полагаться на всю содержащуюся в нем информацию, b) предоставлять право контроля над товарами в пути держателю такого документа и c) функционировать как ключевой документ для доставки в пункт назначения.

11. Было предложено использовать в новом документе нейтральный по видам транспорта подход к разработке оборотного документа для наземных перевозок, который будет охватывать как смешанные перевозки, так и перевозки грузов одним видом транспорта. В порядке разъяснения было указано, что, хотя название темы касается оборотных документов смешанной перевозки, рабочее название предварительного проекта положений, содержащегося в приложении к документу A/CN.9/WG.VI/WP.96, не содержит такой ссылки.

12. Что касается формы документа, то Рабочая группа отметила, что предпочтение отдается преимущественно разработке международной конвенции, с тем чтобы обеспечить высокую степень единообразия. В то же время было подчеркнуто, что необходимо будет тщательно разработать положения нового документа, чтобы избежать коллизий с существующими международными конвенциями, регулирующими перевозку грузов. Высказывались также мнения о том, что процесс ратификации международных конвенций может занять некоторое время. Также выражались мнения о предпочтительности разработки типового закона, который упростил бы адаптацию положений для включения во внутреннее законодательство, касающееся документов смешанной перевозки. Рабочая группа не приняла окончательного решения по этому вопросу.

B. Предварительный проект положений об оборотных документах смешанной перевозки грузов

1. Проект статьи 3. Выдача оборотного грузового документа

13. В порядке разъяснения было указано, что предварительный проект положений отражает «двуединый» подход, в соответствии с которым оборотный грузовой документ (ОГД), который будет предусматриваться в новом документе, не будет заменять каких-либо транспортных документов, которые фактический перевозчик может быть обязан выдать в соответствии с внутренним законодательством или применимой международной конвенцией. Было указано также, что новый документ будет действовать параллельно и не окажет существенного влияния на применение каких-либо существующих конвенций.

Пункт (1)

14. В отношении выдачи ОГД были высказаны различные мнения о том, требуется ли для такой выдачи согласие сторон договора международной перевозки. Были подняты вопросы относительно не получившего определения термина «стороны договора международной перевозки» (т. е. относится ли он к грузоотправителю и транспортному оператору или же к любой другой стороне, получающей груз).

15. Была выражена поддержка исключению текста в квадратных скобках на том основании, что предполагаемая доказательная сила такого оборотного документа требует, чтобы этот документ выдавался в момент отгрузки. Было также отмечено, что оборотный документ должен быть выдан как можно скорее, с тем чтобы его можно было представить в банки для целей аккредитива. В ответ было указано, что выдача ОГД должна отражать коммерческие потребности сторон и что они должны иметь возможность договариваться о надлежащем моменте выдачи.

Пункт (2)

16. В отношении формы ОГД был задан вопрос о том, почему форма ОГД, выдаваемого в контексте смешанных перевозок, может отличаться от формы документа, выдаваемого в контексте перевозки одним видом транспорта. Было указано, что при железнодорожных перевозках транспортный документ ЦИМ может распространяться на смешанные перевозки, а Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (Единые правовые предписания ЦИМ) могут применяться также к железнодорожным и морским перевозкам. По мнению некоторых делегатов, выдача ОГД в соответствии с подпунктом (a) вместо морского коносамента может привести к коллизии с применимым действующим законодательством, регулирующим договор перевозки. Вместе с тем было отмечено, что выдача отдельного документа, предусмотренного в подпункте (a), не будет нововведением для международной торговли, о чем свидетельствует давняя практика так называемых «чартерных коносаментов», выдаваемых для обеспечения оборотного характера транспортных документов, охватывающих отдельные перевозки по чартер-партии.

17. По мнению некоторых других делегатов, включение ссылки в существующий транспортный документ в соответствии с подпунктом (b) в принципе будет противоречить существующим международным конвенциям, регулирующим перевозку грузов. Было указано также, что включение ссылки в существующий транспортный документ приведет к тому, что ОГД будет содержать слишком много ненужной информации. В ответ было указано, что метод, предусмотренный в подпункте (b), представляет собой метод для смешанной перевозки, когда документ, выдаваемый перевозчиком по договору перевозки (например, транспортным оператором), будет служить универсальным документом, предусматривающим выдачу конкретных транспортных документов фактическими

перевозчиками, перевозящими груз на отдельных участках общего маршрута. Кроме того, даже в отсутствие такого документа все конвенции, регулирующие перевозки одним видом транспорта, допускают включение в соответствующий документ любой другой информации, которую стороны сочтут полезной, в том числе ссылки на новый документ. Тем не менее было отмечено, что такая ссылка в некоторых случаях может оказаться проблематичной. В большинстве соответствующих международных конвенций ничего не говорится о характере накладной, однако Единые правовые предписания ЦИМ (статья 6.5) не допускают, чтобы накладные, регулируемые этими предписаниями, имели силу коносамента. Было отмечено также, что Будапештская конвенция, касающаяся перевозки грузов по внутренним водным путям, предусматривает возможность выдачи оборотного документа.

18. Было предложено, чтобы подпункт (b) действовал как стандартное правило, а подпункт (a) предусматривал альтернативный вариант, когда соответствующие международные конвенции не допускают обращаемости ОГД. Еще одно предложение состояло в том, чтобы новый документ обеспечивал сторонам гибкость при выборе обстоятельств, при которых следует выдавать ОГД, чтобы избегать чрезмерного вмешательства в деловую практику. Рабочая группа признала, что окончательное решение о приемлемости вариантов, указанных в подпунктах (a) и (b), зависит от более широкого обсуждения цели и функции ОГД, но решила, что в будущем варианте проекта положений оба варианта следует сделать более гибкими, а выбор между ними следует сделать менее предписывающим.

Пункт (3)

19. Необходимость этого пункта была поставлена под сомнение, поскольку его цель заключается лишь в том, чтобы избежать сомнений. Рабочая группа решила вернуться к рассмотрению этого пункта на более позднем этапе вместе с другими соответствующими статьями.

Пункт (4)

20. Было выражено беспокойство по поводу необходимости и целесообразности проставления пометок на всех экземплярах транспортного документа в качестве условия действительности ОГД. Было указано на практическую сложность проверки пометок в основных транспортных документах для держателя ОГД, особенно в контексте смешанных перевозок. Было указано также, что это требование будет ограничивать оборотный характер и связанные с финансированием функции ОГД. Далее было указано, что разрешение выдавать ОГД в согласованный более поздний срок, когда возникнет необходимость, создаст препятствия для включения таких пометок, поскольку транспортные документы, возможно, уже будут выданы. Было высказано мнение о том, что права сторон транспортного документа не должны затрагиваться в случае отсутствия таких пометок, и ОГД должен оставаться в силе.

21. С другой стороны, была подчеркнута важность такой пометки в транспортном документе для уведомления фактического перевозчика о том, что доставка должна осуществляться держателю ОГД, а не грузополучателю. В порядке разъяснения было указано, что конвенции о перевозках одним видом транспорта обычно предусматривают минимальное содержание транспортных документов, не запрещая включение в них пометок. В отношении экспедиторских коносаментов и генеральных коносаментов было указано, что этот пункт относится к сценарию экспедиторского коносамента.

22. Было предложено исключить слово «только» в третьей строке и скорректировать формулировку этого пункта с учетом последующего обсуждения электронных грузовых документов и окончательной формы документа.

Пункт (5)

23. Хотя была выражена общая поддержка в отношении включения в проект документа, как ордерного ОГД, так и ОГД на предъявителя, было выражено беспокойство по поводу юридической сложности использования понятия ОГД на предъявителя, а также его последствий, особенно в электронном контексте. В порядке разъяснения было указано, что использование понятия ОГД на предъявителя может потребовать введения понятия «законный предъявитель», что может выходить за рамки проекта. Было предложено дополнительно рассмотреть вопрос об использовании понятия документов на предъявителя, когда будут выявлены коммерческие потребности в таких документах.

24. Было предложено включить в конце первого предложения формулировку «в физической или в электронной форме», чтобы учесть электронный вариант ОГД. Необходимость первого предложения в целом была подвергнута сомнению, поскольку это уже предусмотрено в определении ОГД в статье 2.

Пункт (6)

25. Были заданы вопросы относительно цели и необходимости этого пункта. В порядке разъяснения было указано, что пункт 6 предназначен не для того, чтобы предписывать количество выдаваемых экземпляров, а просто для того, чтобы разрешить выдачу, если это необходимо, нескольких оригинальных экземпляров, как это обычно делается при морских перевозках, а также предусмотрено в статье 5 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). На основании этого было указано, что данный пункт может применяться к различным формам ОГД, как это предусмотрено в пунктах (2)(a) и (2)(b). С учетом доказательственной ценности копий, было отмечено, что причины выдачи копий необходимо будет разъяснить в соответствии с применимой отраслевой практикой. Далее было отмечено, что проведение разграничения между оригинальными экземплярами и копиями имеет смысл как в бумажной, так и в электронной среде, учитывая тот факт, что уникальный и эксклюзивный оригинал может быть создан с помощью электронных средств, например, в контексте невзаимозаменяемых токенов.

26. После обсуждения Рабочая группа решила не пересматривать на данном этапе пункты 1–6 проекта статьи 3.

2. Проект статьи 4. Содержание оборотного грузового документа

27. Было предложено не ограничивать применение проекта статьи 4 ситуациями, когда ОГД выдается в качестве отдельного документа в соответствии с подпунктом 2(a) проекта статьи 3. В порядке разъяснения было указано, что в интересах третьих сторон в ОГД следует включать одну и ту же информацию, независимо от формата ОГД (т. е. либо отдельный документ, либо ссылка в существующем транспортном документе). Была выражена поддержка тому, чтобы в ОГД воспроизводились условия договора перевозки, при этом отмечалось, что в большинстве юрисдикционных систем грузополучатель также получает выгоду от транспортного документа, по крайней мере, когда он осуществляет права, вытекающие из этого договора. После обсуждения Рабочая группа просила секретариат пересмотреть вводную часть пункта 1 проекта статьи 4, с тем чтобы из сферы его применения не исключался подпункт 2(b) проекта статьи 3.

28. В отношении элементов данных, перечисленных в пункте 1, было отмечено, что этот перечень включает не только информацию, требуемую для обеспечения оборотного характера документа, но также дополнительную информацию, которая может потребоваться в соответствии с законодательством некоторых стран (например, в отношении опасных грузов), и другую информацию, извлеченную из договора перевозки. В частности, было высказано мнение о том, что некоторые элементы данных выходят за рамки условий договора перевозки и зачастую не включаются в транспортный документ, например подпункты (f), (k), (o), (p) и (m).

29. Тем не менее, учитывая, что большая часть элементов данных, перечисленных в пункте 1, содержит полезную информацию, Рабочая группа решила рассмотреть возможность включения этих элементов данных в обязательный перечень, содержащий минимальную требуемую информацию, и еще один ориентировочный перечень, содержащий соответствующую дополнительную информацию. Исходя из этого, Рабочая группа решила рассмотреть каждый отдельный элемент данных, перечисленный в пункте 1.

30. Рабочая группа пересмотрела классификацию пунктов в пункте 1 проекта статьи 4 и в предварительном порядке решила разделить их на:

- первый обязательный перечень основных элементов ОГД;
- второй обязательный перечень условий транспортного документа, которые необходимо воспроизвести в ОГД; и
- третий ориентировочный и неисчерпывающий перечень, включающий любые другие условия, которые стороны могут договориться включить в ОГД, если это не противоречит законодательству страны, в которой он был выдан.

Подпункты (a), (b), (c) и (d)

31. Рабочая группа решила сохранить подпункты (a), (b), (c) и (d) в соответствующем месте в качестве пунктов, подлежащих обязательному включению. Была подчеркнута важность идентификации перевозчика в морском контексте, при этом было отмечено, что на практике возникали споры по этому вопросу, поскольку перевозчики могут использовать агентов для заключения договора перевозки.

32. Рабочая группа решила также заменить формулировку «адрес основного коммерческого предприятия» в подпункте (c) термином «адрес» для обеспечения согласованности.

Подпункт (e)

33. Рабочая группа решила сохранить текст в квадратных скобках и сохранить подпункт (e) в обязательных перечнях. Было отмечено, что грузополучатель может быть неизвестен по документам на предъявителя, а также по некоторым ордерным документам, в которых содержится только слово «приказу». Было указано, что текст, заключенный в квадратные скобки, призван разъяснить, что наименование грузополучателя следует включать только в том случае, если оно указано грузоотправителем, и что ссылка на применимое законодательство означает ссылку на законодательство, регулирующее договор перевозки.

Подпункт (f)

34. Рабочая группа решила исключить подпункт (f) из обязательных перечней. Было подчеркнуто, что действительность передачи не должна зависеть от уведомления перевозчика и что включение обязательства уведомлять о передаче ОГД ограничит его оборотный характер. В порядке разъяснения было указано, что цель подпункта (f) состоит не в том, чтобы обусловить действительность передачи предварительным уведомлением, а в том, чтобы внести ясность в отношении того, каким образом может быть сделано уведомление, а также для удобства перевозчиков, привыкших иметь дело только с необоротными транспортными документами.

35. Было особо указано на необходимость уточнения в новом документе канала связи между перевозчиком и лицом, имеющим право распоряжаться грузом. Была сделана ссылка на пункт 2 статьи 55 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила), в котором излагается стандартное правило для случаев, когда перевозчику требуются инструкции, но он не в

состоянии установить местонахождение стороны, распоряжающейся грузом. Внимание Рабочей группы было также обращено на обстоятельства, препятствующие перевозке грузов, как это предусмотрено в статье 20 Единых правовых предписаний ЦИМ, когда требуется, чтобы перевозчик получил инструкции от лица, имеющего право распоряжаться грузом. В связи с этим была выражена обеспокоенность по поводу того, будет ли перевозчик обязан проверять цепочку передачи, что может вызвать трудности в бумажной среде. Рабочая группа решила вернуться к рассмотрению вопроса о том, к кому следует обращаться перевозчику, если ему потребуются инструкции, на более позднем этапе (см. пп. 87–89 ниже).

Подпункт (g)

36. Рабочая группа решила сохранить подпункт (g) в обязательных перечнях и исключить содержащуюся в квадратных скобках формулировку, относящуюся к погрузке груза. Было отмечено, что термин «получение груза» вводит юридическое понятие, аналогичное термину «приемка груза», используемому в Единых правовых предписаниях ЦИМ. Далее было отмечено, что различие между погрузкой и получением вытекает из Инкотермс МТП, что, возможно, не является необходимым в данном контексте. Было особо указано на связь между подпунктами (g) и (h), которые следует также рассматривать вместе с пунктом 2 проекта статьи 7, в котором излагается стандартное правило для случаев, когда ОГД содержит дату без указания ее значения.

37. Рабочая группа не приняла предложение включить в новый документ определение термина «получение груза», поскольку фактический акт «получения» будет различаться в зависимости от фактического вида транспорта и будет регулироваться соответствующими применимыми нормами.

Подпункт (h)

38. Рабочая группа решила сохранить подпункт (h) в обязательных перечнях. В порядке разъяснения было указано, что место выдачи транспортного документа будет иметь значение для определения законодательства, регулирующего ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза, а дата выдачи будет иметь значение для исчисления срока исковой давности, в течение которого перевозчику могут быть предъявлены требования. Было указано также, что в соответствии со статьей 24 Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов (УПО 600) в отсутствие даты получения датой выдачи транспортных документов будет считаться дата отгрузки. Было указано далее, что дата отгрузки будет иметь решающее значение в сделках по аккредитиву, поскольку она позволяет банку-эмитенту удостовериться, была ли отгрузка произведена в течение оговоренного срока отгрузки. Была выражена озабоченность по поводу даты выдачи электронных записей, которые обычно автоматически генерируются системой; в результате было указано, что включение какой-либо даты в электронную запись может вызвать путаницу.

Подпункт (i)

39. Был поднят вопрос о практической необходимости формулировки «если оно известно перевозчику». В ответ было указано, что при морских нелинейных перевозках (или «трамповых перевозках»), когда товары отгружаются на судах по чартеру, как это обычно делается в торговле сырьевыми товарами, место сдачи часто бывает неизвестно перевозчику в момент заключения договора перевозки, так как оно может измениться в результате продажи товара в пути и, таким образом, может оставаться неизвестным в течение определенного времени в ходе рейса.

40. Было предложено учесть в подпункте (i) фактические потребности международной торговли, особенно вероятность изменения места сдачи груза в ходе

перевозки. Было упомянуто требование УПО 600 к банкам проверять место назначения при выдаче аккредитива.

41. Рабочая группа решила сохранить подпункт (i) в обязательных перечнях и сохранить текст в квадратных скобках.

Подпункт (j)

42. Рабочая группа решила исключить подпункт (j) из обязательных перечней на том основании, что дата или срок доставки груза в большей степени касаются вопросов ответственности перевозчика, которые выходят за рамки настоящего документа. Было отмечено, что сроки доставки грузов будут существенно различаться в зависимости от фактического вида транспорта.

Подпункт (k)

43. Были высказаны различные мнения относительно необходимости включения в подпункт (k) требования о том, чтобы в ОГД указывалось количество оригиналов с учетом аналогичного положения в проекте статьи 3 (6). В то время как некоторые делегации предлагали исключить подпункт (k) во избежание дублирования с проектом статьи 3 (6), некоторые другие делегации выступали за исключение проекта статьи 3 (6) и сохранение подпункта (k) для обеспечения полноты контрольного перечня, содержащегося в проекте статьи 4. Была также выражена определенная поддержка сохранению обоих положений с учетом различных предполагаемых целей. В качестве альтернативного варианта было предложено включить в подпункт (k) требование о нумерации каждого оригинала ОГД. В ответ было подчеркнуто, что для обеспечения оборотного характера ОГД требуется, чтобы новый документ не предписывал разных функций для разных оригиналов ОГД и предусматривал одинаковый режим для всех оригиналов; в результате не будет возникать необходимости нумеровать каждый оригинал. Было указано также, что в соответствии с Будапештской конвенцией перевозчик обязан сдать груз первому лицу, предъявившему оригинал накладной, независимо от конкретного номера этого оригинала. В то же время было внесено еще одно предложение пересмотреть проект статьи 3(6), чтобы разрешить выдачу нескольких оригиналов ОГД, не требуя указания количества экземпляров.

44. Было отмечено, что цель указания количества оригиналов морских коносаментов имеет важное значение для банков, поскольку это позволяет снизить риск утраты контроля над грузом в результате принятия только одного оригинала, если было выдано несколько экземпляров. Было отмечено также, что соответствующие положения УПО 600 требуют представления полного комплекта оригиналов коносамента для открытия аккредитивов. Был поднят вопрос о том, можно ли создать несколько оригиналов ОГД в электронной среде и следует ли предусматривать такую возможность в новом документе. В ответ было отмечено, что этот вопрос действительно заслуживает тщательного рассмотрения с учетом принципа технологической нейтральности, поскольку не все электронные системы позволяют выдавать несколько оригиналов.

45. После обсуждения Рабочая группа решила сохранить подпункт (k) в его нынешнем виде в обязательных перечнях.

Подпункт (l)

46. Рабочая группа решила сохранить подпункт (l) в обязательных перечнях и для большей ясности заменить формулировку «уполномоченного перевозчиком» словами «действующего от его имени».

Подпункт (m)

47. Рабочая группа решила пересмотреть подпункт (m) следующим образом: «заявление о том, что фрахт был предварительно оплачен, или указание на то, подлежит ли фрахт оплате грузополучателем». В порядке разъяснения было

указано, что пересмотренный текст позволяет учесть различные сценарии международной торговли, когда фрахт может быть предварительно оплачен грузоотправителем или грузополучателем, в зависимости, например, от выбранного ими конкретного условия Инкотермс (т. е. какого-либо условия “C” или “F”), или же может подлежать оплате в момент сдачи («фрахт оплачивается получателем»).

Подпункт (n)

48. Рабочая группа решила исключить подпункт (n) из обязательных перечней на том основании, что перевозчик должен иметь право определять маршрут следования и подходящий вид транспорта. Было отмечено, что подпункт (n) повышает прозрачность для потенциального держателя, поскольку могут применяться различные пределы ответственности перевозчика в зависимости от выбранного маршрута и вида транспорта. Было отмечено также, что при морской перевозке грузоотправители могут давать перевозчику конкретные инструкции относительно следования по конкретному маршруту для таможенных или других целей, однако такие инструкции можно упомянуть в подпункте (q).

Подпункт (o)

49. Рабочая группа решила исключить подпункт (o) из обязательных перечней и отразить его содержание в подпункте (q), учитывая ограниченную ценность информации о законодательстве, применимом к договору перевозки. Было также особо указано на практическую сложность определения соответствующего применимого законодательства в контексте смешанных перевозок.

Подпункт (p)

50. Рабочая группа приняла к сведению, что подпункт (p) предназначался для ссылки на метод, с помощью которого может быть дано подтверждение доставки груза. Предложение об исключении подпункта (p) из обязательного перечня было рассмотрено Рабочей группой на том основании, что этот вопрос уже рассматривается в пункте 3 проекта статьи 12, который обязывает держателя ОГД подтверждать по просьбе транспортного оператора получение груза.

Пункт 2

51. Была выражена поддержка исключению ссылки на применимое национальное законодательство (т. е. законодательство страны, в которой выдан ОГД) на том основании, что такая ссылка возложит на банки бремя проверки соответствующего национального законодательства. В порядке разъяснения было указано, что такая ссылка основана на соответствующих положениях, применимых к необоротным транспортным документам в соответствии с некоторыми существующими международными конвенциями. Было указано также, что необходимость такой ссылки в контексте ОГД заслуживает тщательного рассмотрения с учетом важности и различной доказательной ценности оборотных документов. В этой связи было также отмечено, что транспортные документы и ОГД могут регулироваться различными национальными законами.

52. Была также выражена поддержка ограничению метода подписания для бумажных версий ОГД только подписью от руки, чтобы снизить риск выдачи поддельных документов. С учетом функции ОГД как товарораспорядительного документа было особо указано на необходимость применения разных режимов к необоротным транспортным документам и ОГД в контексте разрешения использовать другие средства проставления подписи (например, перфорирование, проставление с помощью штампа, и т. д.). Было указано также, что для разрешения использовать любые другие средства проставления подписи потребуется определить и разъяснить в новом документе требования к надежности таких других средств, что выходит за рамки данного документа. В отношении электронной среды было дано разъяснение о том, что в проекте статьи 5 определяются

критерии надежности для всех видов электронной подписи (включая цифровую подпись).

3. Проект статьи 7. Недостатки в оборотном грузовом документе

Пункт 1

53. Рабочая группа отдельно рассмотрела вопросы, связанные с отсутствием условий, предусмотренных в проекте статьи 4, и неточностью таких условий. Были высказаны различные мнения относительно того, повлияет ли отсутствие каких-либо условий, предусмотренных в проекте статьи 4, на действительность ОГД. По мнению некоторых делегаций, ОГД должен быть действительным до тех пор, пока он отвечает требованиям, содержащимся в его определении в проекте статьи 2, например указывает, что он касается грузов, полученных транспортным оператором для международной перевозки, и содержит такие слова, указывающие на его оборотный характер, как «приказу» или «оборотный». В противном случае отсутствие каких-либо других условий в соответствии с проектом статьи 4 не должно влиять на действительность ОГД. Было отмечено, что новый документ не должен устанавливать более строгие правила, чем правила, которые предназначены для морского коносамента (например, пункт 1 статьи 39 Роттердамских правил).

54. Еще одно мнение заключалось в том, что на действительность ОГД не должно влиять отсутствие каких-либо условий, поскольку такие недостатки могут быть устранены участвующими сторонами либо до, либо после выдачи ОГД. В этой связи был особо отмечен принцип автономии сторон, в соответствии с которым стороны могут дополнять оборотный документ без ущерба для его действительности.

55. В то же время широкую поддержку получило мнение о том, что ОГД должен содержать определенные основные элементы, с тем чтобы его можно было признать оборотным документом, который будет предусматривать применение нового документа. В то же время действительность ОГД будет иметь важное значение для банков, и предусмотренные минимальные элементы не должны повлечь за собой обременительной проверки его действительности, поскольку это ограничит оборотный характер и финансовую функцию ОГД. Внимание Рабочей группы было обращено на пункт 3 статьи 15 Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила), в котором подтверждается действительность коносамента, несмотря на отсутствие каких-либо условий, если он соответствует определению, содержащемуся в пункте 7 статьи 1 этой конвенции. Было предложено использовать в новом документе аналогичный подход.

56. Что касается неточности условий, то был задан вопрос о том, как держатель ОГД может узнать о наличии какой-либо неточности и что могло бы служить стандартом для определения неточности (т. е. договор перевозки или сам груз). Поскольку термин «неточность» охватывает различные сценарии, было указано, что несоответствие между ОГД и транспортным документом следует вместо этого рассматривать в проекте статьи 8. Поскольку держателя не следует обязывать осматривать груз, было отмечено, что любая неточность условий не должна увязываться с действительностью ОГД. В качестве альтернативного варианта, чтобы избежать любых несоответствий, было предложено свести содержание ОГД к минимуму, потребовав, чтобы он прилагался к транспортному документу и содержал перекрестные ссылки на условия, содержащиеся в транспортном документе. Тем не менее в ответ было указано, что ОГД может относиться к перевозке, на которую не выдается транспортный документ, как это часто бывает при железнодорожных и автомобильных перевозках.

57. После обсуждения Рабочая группа решила a) исключить текст в квадратных скобках, b) пересмотреть пункт 1, включив в него положение, касающееся определения ОГД, и c) расширить определение ОГД, включив указание на то,

что груз был получен транспортным оператором, и требование, обязывающее транспортного оператора подписывать ОГД.

Пункт 2

58. Ссылка на «условия договора перевозки» была подвергнута сомнению на том основании, что такие условия, как правило, описывают права и обязанности сторон договора перевозки, но не содержат информации об исполнении договора, например о погрузке груза. В ответ было указано, что этот термин предназначался для обозначения договорных условий, которые отражены в транспортном документе и как таковые подлежат включению в ОГД в соответствии с проектом статьи 4.

59. Необходимость этого положения была поставлена под сомнение в свете решения Рабочей группы не делать информацию о погрузке груза обязательным элементом ОГД (см. п. 36 выше). Было отмечено, что проект пункта 2, сформулированный по аналогии с пунктом 2 статьи 39 Роттердамских правил, как представляется, устанавливает стандартные правила в отношении отсутствующей информации, которые в большей степени касаются дополнения транспортного документа, чем самого ОГД. Было поддержано мнение о том, что все, что требуется, — это установить стандартное правило для ситуаций, когда ОГД не содержит указания на свою собственную дату.

60. Противоположное мнение заключалось в том, что это положение содержит стандартное правило, имеющее большое практическое значение, поскольку сторона, получающая ОГД, будет заинтересована в том, чтобы знать, когда груз был получен перевозчиком и на какую дату она может полагаться, если не на дату, указанную в ОГД. Рабочая группа приняла во внимание принципиальное значение понятия «получения» груза для международной торговли и рассмотрела различные предложения о том, как отразить это в проекте документа. Было достигнуто согласие в отношении того, что важно проводить различие между a) отсутствием даты самого ОГД, b) неспособностью указать в ОГД дату получения груза, указанную в транспортном документе, и c) отсутствием даты получения груза в самом транспортном документе. Соответствующее стандартное правило для решения этой проблемы может различаться в каждой конкретной ситуации. В этой связи внимание Рабочей группы было обращено на необходимость избегать возможного противоречия между предполагаемой датой получения в соответствии с ОГД и другой датой получения, которая указана в транспортном документе, но которую стороны не отразили в ОГД. Было отмечено также, что цель этого положения не состоит в устранении недостатков транспортного документа, которые должны регулироваться применимыми нормами, касающимися транспортного документа.

61. После обсуждения Рабочая группа решила пересмотреть пункт 2, чтобы отразить, что: a) если в ОГД указана дата, однако в нем не указывается ее значение, то такая дата будет считаться датой выдачи ОГД; b) если в ОГД не указана дата его выдачи, то считается, что он был выдан одновременно с транспортным документом; и c) если в ОГД не указана дата получения груза, то считается, что груз получен перевозчиком в дату выдачи ОГД.

Пункт 3

62. Необходимость этого положения была поставлена под сомнение с учетом пункта 1 проекта статьи 8, касающегося доказательственной силы prima facie ОГД. Было отмечено, что это положение касается предполагаемого указания на то, что груз имеет хорошее внешнее состояние, против чего транспортный оператор не может возражать. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что не все виды транспорта признают такое общее стандартное правило. Единые правовые предписания ЦИМ, например, увязывают предположения о состоянии груза со стороной, фактически ответственной за погрузку груза (т. е. перевозчиком или грузоотправителем). В ответ было указано, что это положение отражает

практику морских перевозок и имеет очень важное значение для операций по аккредитиву, поскольку большинство коносаментов не содержат каких-либо явных указаний на внешний вид и состояние груза, так как банки обычно требуют предъявления «чистых» коносаментов. В то же время этот проект положения является достаточно гибким и позволяет охватить соглашение сторон о том, кто фактически осуществляет погрузку и укладку груза, на основе различных оговорок, используемых в транспортной практике (например, «грузоотправитель грузит и подсчитывает»).

63. В Рабочей группе было достигнуто согласие с тем, что важно заверить третью сторону, являющуюся держателем ОГД, в том, что если ей необходимо будет потребовать компенсацию за утрату или повреждение груза, то она сможет полагаться на информацию о количестве и состоянии груза, указанную в полученном ею ОГД. Практическая проблема будет заключаться в том, в какой степени фактический перевозчик сможет ссылаться на другие возражения, основанные на договоре и императивных нормах, применимых к конкретному этапу перевозки, в результате чего держатель может получить меньшую компенсацию, чем он ожидал, полагаясь на информацию, указанную в ОГД. Было высказано мнение о том, что любые такие расхождения в требованиях на практике будут урегулироваться между транспортным оператором и фактическим перевозчиком. Другой возможный вариант заключается в том, чтобы рассматривать в новом документе вопрос о законном праве держателя полагаться на информацию отдельно от исковых требований по договору перевозки в качестве гарантии для последующего держателя в отношении того, что груз был получен в хорошем состоянии.

Пункт 4

64. Хотя предложение сохранить пункт 4 получило определенную поддержку, была поставлена под сомнение необходимость рассмотрения в новом документе вопроса о мошенничестве с учетом сложности доказывания «мошеннического намерения». Было отмечено, что включение такого положения, предусматривающего ответственность перевозчика перед любым третьим лицом, действовавшим на основании описания груза в ОГД, без указания срока исковой давности для предъявления требований, также будет проблематичным. Было указано далее, что на практике намерение обмануть зачастую может быть у грузоотправителя (а не у перевозчика). Внимание Рабочей группы было обращено на отсутствие в Единых правовых предписаниях ЦИМ каких-либо положений по этому вопросу.

65. Рабочая группа решила исключить это положение на том основании, что ответственность транспортного оператора должна регулироваться соответствующим применимым законодательством, а в новом документе вопросы ответственности иным образом не затрагиваются.

4. Проект статьи 8. Доказательственная сила оборотного грузового документа

66. Был поднят вопрос о том, как в новом документе будут рассматриваться несоответствия между ОГД и транспортным документом, например серьезные ошибки в отношении количества товара. В порядке разъяснения было указано, что действующий добросовестно держатель ОГД, который полагается на неправильное количество товара, должен быть защищен в соответствии с проектом статьи 8 и иметь право требовать поставки товара в таком количестве.

Пункт 1

67. Были высказаны разные мнения относительно того, как можно сделать оговорки в ОГД. Некоторые делегации считали, что новый документ должен предусматривать автономный режим с четкими правилами в отношении включения оговорок. Было отмечено, что формулировка «не берет на себя ответственность за точность информации, предоставленной грузоотправителем», может быть

неправильно истолкована без ссылки на соответствующие обстоятельства, указанные в пункте 1 статьи 40 Роттердамских правил. Было предложено разделить это положение на два отдельных положения, в которых будет проводиться разграничение между вопросом о включении оговорок и вопросом о доказательственной силе prima facie. В ответ было указано, что это положение не соответствует статьям 40 и 41 Роттердамских правил, поскольку последние сформулированы в другом контексте и налагают на перевозчика обязательство делать оговорку. Было предложено более подробно рассмотреть в проекте документа допустимые оговорки. Альтернативное решение, которое получило определенную поддержку, заключается в том, чтобы сделать в проекте положения ссылку на оговорки, которые перевозчику разрешается делать согласно соответствующему применимому законодательству. С учетом важности этого положения для вопросов, касающихся оборотного характера и ответственности, было отмечено, что ссылка на соответствующее применимое законодательство позволит четко указать, что новый документ не затрагивает существующие режимы ответственности за перевозку грузов. В ответ было отмечено, что попытки определить соответствующее применимое законодательство будут сопряжены с проблемами и могут ввести в заблуждение, поскольку действительность любых оговорок или положений, позволяющих ограничить ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза, будет определяться компетентным судом в соответствии с законодательством, которое он сочтет применимым к этому конкретному вопросу в соответствии с коллизионными нормами суда.

68. После обсуждения секретариату было предложено пересмотреть это положение, включив в него оба варианта для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой.

Пункт 2

69. Было предложено исключить в этом положении ссылку на грузополучателя на том основании, что грузополучатель, в отличие от других третьих лиц, будет располагать информацией о грузе и, следовательно, не будет вынужден действовать, полагаясь на описание груза в ОГД. В ответ было отмечено, что грузополучатель (как покупатель) обычно является стороной договора купли-продажи с грузоотправителем (как продавцом), но не стороной договора перевозки, заключенного между грузоотправителем и перевозчиком; в результате грузополучатель может не знать, соответствует ли описание товара в договоре перевозки его описанию в договоре купли-продажи. Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на более позднем этапе.

70. Был поднят вопрос о том, будут ли вторая и последняя формулировки в квадратных скобках применяться в качестве альтернативных вариантов. Была выражена поддержка сохранению стандарта добросовестности, как это предусматривается в первой формулировке в квадратных скобках, а не альтернативного стандарта «грубой небрежности». В порядке разъяснения было указано, что бенефициары этого положения должны продемонстрировать добросовестность, действуя на основании описания груза в ОГД, например осуществляя платеж или открывая документарный аккредитив.

5. Проект статьи 9. Объем прав держателя по оборотному грузовому документу

Пункт 1

71. Рабочая группа обменялась мнениями об объеме прав держателя ОГД по сравнению с правами первоначального грузоотправителя по договору перевозки. Согласно одному мнению, держатель ОГД должен обладать такими же правами, как и первоначальный грузоотправитель, и достаточно сделать в проекте статьи ссылку на такие права. В целях ясности в проекте этого пункта можно было бы прямо указать, что права первоначального грузоотправителя прекращаются после выдачи ОГД. Была выражена поддержка

противоположному мнению о том, что предоставление держателю ОГД только тех прав, которыми обладает первоначальный грузоотправитель, не обеспечит оборотного характера ОГД. Для достижения цели нового документа по созданию оборотного документа для нужд финансирования крайне важно включить перечень прав, которыми мог бы пользоваться держатель ОГД по аналогии с главой 10 Роттердамских правил. При этом, однако, в новом документе следует избегать рассмотрения вопросов, касающихся влияния ОГД на право собственности на товар, с учетом широкого разнообразия решений, которые применяются во внутреннем законодательстве по этому вопросу и которых международные конвенции как о договорах купли-продажи, так и о договорах перевозки грузов до сих пор последовательно избегали.

72. Внимание Рабочей группы было обращено на правила, разработанные для конкретных видов транспорта и касающиеся прав распоряжения (или «контроля над») грузом по договору перевозки. Было особо указано на необходимость избегать потенциальных коллизий с правом распоряжения в соответствии с существующими международными конвенциями, регулирующими перевозку грузов (например, статьей 18 Единых правовых предписаний ЦИМ). Было подчеркнуто также, что предоставление держателю ОГД права давать перевозчику инструкции в отношении доставки груза, отличающиеся от первоначально согласованных условий перевозки, потенциально может повысить риск увеличения ответственности перевозчика. Рабочая группа приняла к сведению эти опасения и решила, что ей следует сначала определить, какой набор прав распоряжения грузом потребуется для гарантирования оборотного характера ОГД, а затем рассмотреть вопрос о том, как эти права можно сделать совместимыми с режимами перевозки на тех видах транспорта, где оборотные документы не используются.

73. Была выражена озабоченность по поводу того, что подпункт (a) не ограничивает право держателя давать инструкции перевозчику в отношении груза, например, путем установления требования о возмещении дополнительных затрат, связанных с их выполнением, и предоставления перевозчику права отказываться от выполнения таких инструкций на законных основаниях. Было отмечено, что соответствующие существующие международные конвенции требуют, чтобы такие инструкции были законными, разумными и могли быть выполнены перевозчиком без необоснованных затрат или нарушения его операций. В этой связи было подчеркнуто, что новый документ не должен ставить под угрозу ныне существующее право перевозчика отказываться следовать инструкциям при определенных обстоятельствах (например, некоторые таможенные пункты могут быть не в состоянии обрабатывать опасные грузы). Было решено, что в новом документе следует учесть эти опасения и что текст в квадратных скобках должен содержать требование о том, чтобы инструкции держателя «соответствовали договору перевозки», что подразумевало бы включение любых положений законодательства, применимого к этому договору, включая любую соответствующую международную конвенцию. Рабочая группа рассмотрела предложение отдельно рассмотреть в новом документе вопрос о том, кто будет покрывать затраты, понесенные перевозчиком в связи с выполнением инструкций держателя ОГД.

74. В отношении подпункта (b) был задан вопрос о том, как он связан с правом требовать выдачи груза в соответствии с проектом статьи 12. В ответ было указано, что в этом подпункте говорится о праве требовать доставки товара в пути, которое отличается от права требовать выдачи груза в месте назначения, однако его можно уточнить, добавив такую формулировку, как «находящегося в пути».

75. Широкую поддержку получило предоставление держателю права передачи или залога груза третьей стороне, как это предусмотрено в подпункте (d), однако было предложено рассмотреть его в отдельном положении, поскольку оно отличается от других договорных прав, изложенных в этом подпункте. Право передачи или залога груза должно быть четко установлено, чтобы ОГД действовал как товараспорядительный документ во всех юрисдикционных системах. В то же время было отмечено, что такое право не предусматривается в

существующих конвенциях, касающихся перевозки грузов, даже в морском секторе, где такое право уже давно признано в обычном торговом праве и в законодательстве. Рабочая группа заслушала несколько редакционных предложений об использовании альтернативных правовых концепций, таких как «условное владение» грузом, или об установлении эквивалентности последствиям «физической передачи груза». Следует уточнить связь между правом передачи груза и правом в отношении передачи прав, предусмотренных в ОГД, в соответствии с проектом статьи 10.

Пункт 2

76. Была выражена поддержка сохранению пункта 2 с учетом важности четкого указания срока, в течение которого держатель ОГД может осуществлять свои права, включая право заявлять о каких-либо правах в отношении перевозчика в связи с утратой или повреждением груза. Было предложено увязать права держателя ОГД не с получением и доставкой груза, а с выдачей и представлением ОГД, т. е. с требованием выдачи груза в пункте назначения в соответствии с пунктом 1 проекта статьи 12. Рабочая группа рассмотрела это предложение.

77. Была выражена озабоченность в связи с тем, что увязка прав держателя ОГД с представлением ОГД может оказаться проблематичной, если ОГД, например, морской коносамент, еще не был препровожден в пункт назначения на момент прибытия груза. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в морской практике и во избежание задержек в продолжении рейса судна перевозчики соглашаются выдавать груз без предъявления всех оригиналов коносамента, если они на договорной основе пользуются защитой от ответственности за неправомерную выдачу на основании гарантийного письма, предоставленного стороной, требующей выдачи груза.

Пункт 3

78. Было указано, что требование к держателю ОГД передать полный комплект оригиналов для осуществления своего права требовать выдачи груза, как это предусмотрено в подпункте (b) пункта 1 проекта статьи 9, несовместимо с требованием о передаче только одного оригинала в соответствии с проектом статьи 12, касающейся выдачи груза. В ответ было указано, что проект этого пункта касается только осуществления права распоряжения грузом во время рейса, а не проблем, которые возникают в результате позднего прибытия коносамента в пункт назначения и решение которых предлагается в проекте статьи 12, исходя из коммерческой практики. Рабочая группа приняла к сведению предложение адаптировать этот пункт к электронному контексту.

Пункт 4

79. Была выражена определенная поддержка исключению этого пункта на том основании, что способ передачи сообщений будет определяться на основе принципа автономии сторон и применимого внутреннего законодательства. Было отмечено, что цель этого пункта неясна и может быть неправильно истолкована как не допускающая применения электронных средств связи в ситуациях, прямо не упомянутых в этом пункте. Были выражены определенные опасения по поводу того, что проект этого пункта может быть неверно истолкован как предполагающий, что электронных сообщений может быть достаточно во всех случаях, когда держатель осуществляет право распоряжения грузом, независимо от конкретных механизмов осуществления права контроля в соответствии с существующей международной конвенцией о перевозке грузов (например, включение инструкций в сам транспортный документ). Приняв во внимание мнения некоторых делегаций, выступавших за сохранение этого пункта, Рабочая группа решила заключить этот пункт в квадратные скобки со сноской, указывающей на вышеупомянутые обсуждения, и вернуться к его рассмотрению на следующей сессии.

6. Проект статьи 10. Переход прав по оборотному грузовому документу или оборотной транспортной электронной записи

Пункт 1

80. Рабочая группа отметила, что проект статьи 10 не требует уведомления перевозчика о передаче ОГД, с тем чтобы не нарушать характера ОГД в качестве товарораспорядительного документа (см. также п. 34 выше).

81. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она еще не приняла окончательного решения относительно того, следует ли разрешить выдачу ОГД на предъявителя (см. п. 23 выше), и решили пока сохранить ссылки на бланковый индоссамент в квадратных скобках.

82 Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, следует ли сохранить оба сценария, предусмотренные в подпункте (b)(i) и (ii), и какое лицо будет «первым держателем» в соответствии с подпунктом (b)(i). В ответ было отмечено, что на практике важно защитить продавца/грузоотправителя, особенно в тех случаях, когда перевозку организует покупатель, указанный в транспортных документах в качестве грузополучателя. Грузоотправитель имеет законное право сохранять контроль над товаром до уплаты цены продажи, но не является стороной договора перевозки, заключенного покупателем (например, в соответствии с «условиями F» Инкотермс). Чтобы защитить себя от невыполнения обязательств покупателем, продавец/грузоотправитель, как правило, сохраняет транспортные документы до осуществления оплаты. После этого транспортные документы передаются покупателю/грузополучателю без индоссамента, что отличает эту ситуацию от ситуации, предусмотренной в подпункте 1(a).

83. Рабочая группа подтвердила необходимость признания этой конкретной формы перехода прав в соответствии с ОГД, однако согласилась с тем, что в проекте этой статьи не проводится четкого разграничения между переходом прав в результате физического вручения и индоссамента ОГД и переходом прав в результате только вручения.

84. После обсуждения Рабочая группа в предварительном порядке решила изменить формулировку пункта 1 следующим образом:

> «1. Держатель может передать права, закрепленные в оборотном грузовом документе, другому лицу путем:
>
> a) вручения оборотного грузового документа на основе надлежащего индоссамента [либо] такому лицу [, либо в бланковой форме][, если документ является ордерным]; или
>
> b) вручения оборотного грузового документа без индоссамента, если [: (i)] оборотный грузовой документ выдан по приказу поименованного лица и оборотный грузовой документ вручается грузоотправителем, указанным в оборотном грузовом документе, поименованному грузополучателю; [или (ii) документ является документом на предъявителя или документом с бланковым индоссаментом.]».

85. Внимание Рабочей группы было обращено на необходимость рассмотрения взаимосвязи между коммерческим использованием ОГД и правовыми и нормативными требованиями в отношении таможенной очистки и импортных/экспортных формальностей, связанных с международной перевозкой грузов. В частности, Рабочей группе следует рассмотреть вопрос о том, какие документы будут проверять таможенные и другие органы соответствующих стран (т. е. транспортный документ, ОГД или оба документа) и в какой степени они должны будут признать переход прав на груз по ОГД. Рабочая группа согласилась с важностью этого вопроса, но отложила его рассмотрение до завершения рассмотрения основных положений проекта документа.

Пункт 2

86. Рабочая группа решила внести исправления в этот пункт с учетом принятого ею решения увязать передачу прав держателя с физическим вручением ОГД в соответствии с пунктом 1 статьи 10.

7. Проект статьи 11. Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов транспортному оператору

87. Рабочая группа согласилась с важностью данного проекта статьи, поскольку перевозчику могут понадобиться инструкции для выполнения договора или доставки груза и для получения инструкций он должен будет обратиться к стороне, осуществляющей контроль за грузом, т. е. к держателю ОГД.

88. Был задан вопрос о целесообразности дополнения этих положений правилом, предусматривающим последствия в том случае, если держатель не предоставит перевозчику запрашиваемую информацию или инструкции. Внимание Рабочей группы было обращено на положения международных конвенций, разрешающие перевозчику в отсутствие инструкций от контролирующей груз стороны предпринимать такие шаги, которые, по мнению перевозчика, будут отвечать наилучшим интересам этой стороны. Во избежание возможных коллизий с существующими режимами было предложено включить в этот проект статьи ссылку на договор перевозки и регулирующий его закон для решения этого вопроса. При этом в нынешнем тексте, по всей видимости, устанавливается строгое обязательство для держателя предоставлять такие информацию или инструкции, которые некоторые держатели, не являющиеся грузоотправителем, например банк-эмитент, открывающий аккредитив, возможно, не могут предоставить.

89. После обсуждения Рабочая группа решила изменить формулировку этого положения следующим образом:

> Если для выполнения своих обязательств по договору перевозки транспортному оператору необходимы информация, инструкции или документы, касающиеся груза, то транспортный оператор запрашивает эти информацию, инструкции или документы у держателя оборотного грузового документа. Если транспортный оператор не может получить эти инструкции в течение разумного периода времени, то транспортный оператор действует в соответствии с договором перевозки.

90. Рабочая группа также решила дополнить это положение еще одним пунктом, основанным на пункте 1 статьи 58 Роттердамских правил, о том, что держатель, который не является грузоотправителем и который не осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки, не принимает на себя никакой ответственности, вытекающей из проекта статьи 11.

8. Проект статьи 12. Выдача груза

Пункт 1

91. Рабочая группа решила исключить из данного пункта ссылку на предъявление «транспортного документа, если это требуется». Было отмечено, что любое требование представлять транспортный документ в качестве условия для принятия поставки товаров будет регулироваться законодательством, применимым к договору перевозки, что уже рассматривалось в пункте 4 проекта статьи 12. Было подчеркнуто, что для обеспечения оборотного характера ОГД должен быть единственным документом, необходимым для принятия поставки товара.

92. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в соответствии с Едиными правовыми предписаниями ЦИМ для принятия поставки сдача железнодорожной накладной не требуется. Напротив, эта накладная будет сопровождать груз и будет передана перевозчиком грузополучателю в момент выдачи груза. Рабочая группа также приняла к сведению практику выдачи экспедиторских и

генеральных коносаментов в морском секторе. Было разъяснено, что экспедиторский коносамент выдается экспедитором, тогда как генеральный коносамент выдается фактическим перевозчиком экспедитору как грузоотправителю. Для передачи груза экспедитору фактический перевозчик должен будет предъявить генеральный коносамент. В свою очередь, для выдачи груза экспедитором по требованию держателя необходимо будет предъявить только экспедиторский коносамент.

93. Рабочая группа также рассмотрела вопрос о необходимости формулировки «с надлежащим индоссаментом, если это необходимо» и формулировки в квадратных скобках, которая обязывает держателя идентифицировать себя. Было отмечено, что слова «с надлежащим индоссаментом» могут быть излишними с учетом определения держателя в проекте статьи 2. Был также задан вопрос о необходимости формулировки в квадратных скобках, поскольку в пункте 3 проекта статьи 9 содержится аналогичное положение, обязывающее держателя идентифицировать себя при осуществлении права распоряжения грузом. Рабочая группа решила оставить эти формулировки в их нынешнем виде.