



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**МЕРЫ ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР, КАСАЮЩИХСЯ МОРСКИХ  
ТРАНСПОРТНЫХ ДОКУМЕНТОВ**

РЕКОМЕНДАЦИЯ № 12, *второе издание, принятая*

Центром Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и  
электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН)

---

Женева, октябрь 2001 года

ECE/TRADE/240

GE.01-32454 (R)

## I. ПРЕАМБУЛА

1. Рабочая группа по упрощению процедур международной торговли (РГ.4) на своей девятой сессии в марте 1979 года приняла Рекомендацию № 12 в отношении "Мер по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов" (документ TRADE/WP.4/INF.61).
2. На тридцать третьей сессии РГ.4, состоявшейся в марте 1991 года, была утверждена предложенная программа работы по правовым вопросам (TRADE/WP.4/R.697), в которой обращалось внимание на "ранее одобренные конкретные рекомендации", включая вышеупомянутую Рекомендацию.
3. Было указано, что Рекомендация № 12 имеет целью изменить официальную и коммерческую практику, с тем чтобы:
  - i) свести к минимуму использование оборотных транспортных документов и содействовать использованию в качестве альтернативы упрощенной морской накладной или других необоротных транспортных документов;
  - ii) содействовать использованию единственного оригинала транспортных документов;
  - iii) содействовать использованию стандартных транспортных документов без текста на обороте.
4. В результате этого удалось бы избежать проблем, возникающих в связи с поздним прибытием транспортных документов в пункт назначения, и облегчить переход от документов в бумажной форме к автоматизированной обработке данных (АОД), т.е. к электронному обмену данными.
5. Однако в свете изменений, происшедших после принятия первоначальной рекомендации, Совещание экспертов по процедурам и документации (ГЭ.2) подчеркнуло на своей сорок третьей сессии, состоявшейся в марте 1991 года, необходимость обновления Рекомендации № 12.
6. Следует также отметить, что до принятия Рекомендации № 12 ее содержание обсуждалось в рамках РГ.4 и других международных организаций, включая, в частности, Международную палату судоходства (МПС). В результате реорганизации Рабочей группы,

которая завершилась в 1997 году созданием Центра по упрощению процедур и практики в управлении, торговле и на транспорте, данная Рекомендация была пересмотрена Рабочей группой по процедурам международной торговли (РГПМТ), являющейся вспомогательным органом СЕФАКТ. Незначительные поправки были представлены РГПМТ и приняты на совещании СЕФАКТ в марте 1999 года.

## II. РЕКОМЕНДАЦИЯ

7. Центр по упрощению процедур и практики в управлении, торговле и на транспорте (СЕФАКТ) на своей пятой сессии, состоявшейся в марте 1999 года, постановил рекомендовать:

- *участникам международной торговли, включая судовладельцев, грузополучателей, банки, страховщиков и другие стороны, заинтересованные в морской перевозке грузов, принять и осуществить описанные ниже меры по упрощению процедур;*
- *правительствам, заинтересованным международным организациям и национальным органам по упрощению процедур торговли одобрить эти меры и содействовать их осуществлению, а также информировать о действиях, предпринятых с целью выполнения настоящей Рекомендации.*

8. В работе сессии приняли участие представители следующих стран:

Австралии, Австрии, Бельгии, Болгарии, Бразилии, Венгрии, Германии, Дании, Израиля, Исламской Республики Иран, Испании, Исландии, Канады, Ливана, Люксембурга, Нигерии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Японии. На сессии было также представлено Европейское сообщество (ЕС).

9. В работе сессии участвовали следующие межправительственные организации: Дунайская комиссия, Организация Исламская конференция (ОИК), Всемирная таможенная организация (ВТО) и Банк международных расчетов (БМР).

10. На сессии были также представлены следующие органы Организации Объединенных Наций: Экономическая комиссия для Африки (ЭКА), Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА), Комиссия Организации

Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) и Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД).

11. В работе сессии участвовали также следующие неправительственные организации: Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международная ассоциация по кодированию потребительских товаров (ЕАН), Европейская ассоциация электронных сообщений (ЕАЭС), Международная ассоциация портов и гаваней (МАПГ), Международная торговая палата (МТП), Международная электротехническая комиссия (МЭК), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация по стандартизации (ИСО), Общество всемирной межбанковской телекоммуникационной связи для передачи финансовой информации (СВИФТ) и Агентство породненных городов в интересах развития сотрудничества Север-Юг.

12. По приглашению секретариата в работе сессии в качестве наблюдателей также приняли участие представители Европейской ассоциации электронной торговли (ЕАЭТ), Ассоциации комитетов по упрощению процедур международной торговли в рамках Европейского сообщества и Европейской ассоциации свободной торговли (ЕВРОПРО) и Международной федерации инспекционных агентств (МФИА).

### **III. ИСТОРИЯ ВОПРОСА**

13. В любой торговле, будь то внутренней или международной, покупатель и продавец имеют взаимные обязанности. Обязанность продавца - поставить товары, а покупателя - оплатить их.

14. В международной торговле разделяющие факторы - географического, политического, правового и финансового характера - обусловили установление торговой практики, которая увязывает платеж (с помощью открытого счета, документарного инкассо или документарного аккредитива, регламентированного в "Унифицированных правилах и обычаях для документарных аккредитивов" Международной торговой палаты) с "документарно подтвержденной", а не "фактической" поставкой.

15. В этой связи под "документарно подтвержденной" поставкой понимается передача продавцом покупателю "транспортного документа", выданного независимой третьей стороной - перевозчиком товаров. Такой документ может иметь правовой статус, предусматривающий переход права собственности на товары, или же коммерческий, более простой статус, предусматривающий лишь возможность передачи права распоряжения товарами.

16. До того как с середины 60-х годов начали развиваться контейнерные перевозки и связанные с ними смешанные перевозки, обычным транспортным документом при морских перевозках был оборотный коносамент. Так как он имел оборотный характер, права переходили при физической передаче документа. Этот документ обычно выдавался в виде комплекта из нескольких равноценных "оригиналов", подпадал под действие правовых норм, регулирующих хождение документов в бумажной форме, и соответствовал коммерческой практике, основанной именно на таких документах, поэтому он позволял первому предъявителю любого "оригинала" требовать выдачи товаров в пункте назначения.

17. "Оборотный документ смешанной перевозки", разработанный на основе "оборотного коносамента", - также выдаваемый в виде комплекта нескольких равноценных "оригиналов", - явился результатом естественного развития документации с появлением морских смешанных перевозок контейнерных грузов (при перевозке грузов наземным, внутренним водным или воздушным транспортом до или после морского участка перевозки и/или при перевозке на "фидерном судне" до специализированного "океанского контейнеровоза", курсирующего между "региональными" специализированными контейнерными портами).

(Следует отметить, что в правиле 2.6 Правил ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок говорится, что "документ смешанной перевозки означает документ, подтверждающий наличие договора смешанной перевозки и могущий быть замененным сообщениями электронного обмена данными в той степени, в какой это разрешается применимым законом, и может быть: а) оформлен в виде оборотного документа; или б) оформлен в виде необоротного документа с указанием имени грузополучателя").

18. Признавая важное значение этих видов транспортных документов для упрощения процедур международной торговли, РГ.4 приняла в марте 1979 года Рекомендацию № 12 "Меры по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов".

19. Рекомендация, опубликованная в документе TRADE/WP.4/INF.61, TD/B/FAL./INF.61 от 15 июня 1979 года, была адресована "участникам международной торговли, включая судовладельцев, грузоотправителей, грузополучателей, банки, страховщиков и другие стороны, заинтересованные в морской перевозке грузов", и "правительствам, заинтересованным международным организациям и национальным органам по упрощению процедур торговли".

20. Основными задачами рекомендации были:

- i) в отношении оборотных коносаментов:
  - a) избегать их использования без особой необходимости;
  - b) ограничить число выдаваемых оригиналов и копий;
  - c) содействовать разработке и использованию стандартной формы документации;
  - d) содействовать включению "примечания", ранее приводившегося на оборотной стороне, в сам документ (документы без текста на обороте/документы краткой формы);
- ii) в отношении необоротных морских накладных - содействовать их использованию, с тем чтобы:
  - a) устранить проблему, связанную с поздним прибытием оборотного коносамента в пункт назначения, что задерживает поставку товаров (и сопряжено с дополнительными рисками и расходами);
  - b) содействовать внедрению того, что ранее называлось "автоматизированной обработкой данных" (АОД), а в настоящее время - "электронным обменом данными" (ЭОД).

21. Что касается возможности обновления рекомендации № 12, то необходимо отметить некоторые позитивные отклики и изменения, происшедшие с 1979 года.

### ***Использование необоротных морских накладных***

22. В торговой практике в Европе, Скандинавии, Северной Америке и некоторых районах Дальнего Востока все шире используется необоротная морская накладная.

23. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) высказалась в поддержку этой тенденции как "важного шага на пути к упрощению процедур торговли" (письмо в адрес Международной торговой палаты от 1 октября 1992 года в связи с пересмотром "Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов").

24. В Законе Соединенного Королевства о морской перевозке грузов, вступившем в силу 16 сентября 1992 года, необоротной морской накладной придан особый правовой статус. В разделе 1(3) Закона морская накладная определяется как "Любой документ, не являющийся коносаментом, но:

- a) служащий распиской в получении груза, которая содержит договор морской перевозки грузов или подтверждает его наличие; и
- b) определяющий лицо, которому перевозчик должен доставить товар в соответствии с этим договором".

(Далее в разделе 1(5) предусмотрено также развитие ЭОД и замена в конечном итоге бумажных документов электронными средствами, в частности в нем говорится:

"Министр может с помощью предписаний предусмотреть распространение действия настоящего Закона на те случаи, когда системы телекоммуникационной связи или другие информационные технологии используются для выполнения операций, относящихся к:

*выдаче документа, на который распространяется действие настоящего Закона...".)*

25. Благодаря прогрессивному подходу МТП и ее реакции на предложения ЮНКТАД, а также торговых, банковских и транспортных кругов в ходе пересмотра Унифицированных правил и обычаев МТП для документарных аккредитивов (UCP 500) в них была включена статья, конкретно посвященная использованию в аккредитивах необоротной морской накладной.

26. Усилия Международного морского комитета (ММК) привели к принятию и промульгации "Единых правил ММК по использованию морских накладных" (TRADE/WP.4/INF.116, TD/B/FAL/INF.116 от 9 июля 1991 года). За исключением некоторых правовых систем (например, Франции), грузоотправитель является единственной стороной, имеющей право давать перевозчику инструкции в связи с договором перевозки: при условии соблюдения применимого права грузоотправитель имеет право изменить грузополучателя в любой момент до того, как грузополучатель обратится за получением товара после его прибытия в пункт назначения. Это рассматривалось в качестве препятствия более широкому использованию необоротной морской накладной. Однако правила ММК (статья 6 "Право распоряжения")

предусматривают, что грузоотправитель может окончательно отказаться от такого права и передать право распоряжения грузополучателю, указав это на морской накладной в момент ее выдачи. Один крупный контейнерный перевозчик в Соединенном Королевстве уже использует следующее положение:

*"После акцептования настоящей накладной банком при операции с аккредитивом (акцепт которой банк подтверждает перевозчику) грузоотправитель окончательно отказывается от права менять грузополучателя этих товаров, находящихся в пути".*

(Это положение можно было бы использовать с соответствующими изменениями в тех случаях, например, когда в соответствии с французским законодательством сторона, не являющаяся грузоотправителем, имеет законное право изменить грузополучателя.)

Когда платеж производится по документарному аккредитиву, такое положение носит справедливый характер в отношении как продавца, так и покупателя. Если документы не отвечают установленным требованиям, платеж не производится: банк не подтверждает акцепт перевозчику, и товарами продолжает распоряжаться продавец, не получивший платеж. Если документы отвечают требованиям, акцепт подтверждается перевозчику, право распоряжения товарами переходит к покупателю и производится платеж. Применение этого положения обеспечивает безопасность операции и является логичным с коммерческой точки зрения.

### ***Использование транспортных документов без текста на обороте***

27. В редакции 1983 года Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов МТП (UCP 400) статьи 25 b) ii) и 26 b) ii) конкретно поощряли использование коносаментов и документов смешанной перевозки, в которых указаны "...некоторые или все условия перевозки путем ссылки на источник или документ, помимо самого транспортного документа (транспортный документ краткой формы/без текста на обороте)". В нынешней редакции UCP 500 особое внимание уделяется банковскому акцепту коносамента, документа смешанной перевозки или необоротной морской накладной, которые *"как представляется, включают все условия перевозки или только часть таких условий путем ссылки на источник или документ, помимо транспортного документа (транспортные документы краткой формы/без текста на обороте)"*.



28. В ней также подчеркивается, что *"банки не изучают содержание таких условий"*. (Документ МТП 470 - 37/104 от 17 сентября 1992 года) (Следует помнить о том, что в некоторых правовых системах требуется представить доказательство того, что грузополучатель должным образом осведомлен о всех условиях, на которые сделана ссылка в документе краткой формы. Для использования краткой формы документа в случае ряда партий может потребоваться ясно выраженное согласие со стороны грузополучателя.)

### ***Стандартная форма***

29. Общее признание участниками торговли преимуществ и экономии, связанных с составлением документов на основе Формуляра - образца Организации Объединенных Наций, привело к значительной стандартизации формы коносаментов.

### ***Один оригинал коносамента***

30. Что касается требования о том, чтобы выдавался только оригинал коносамента, то есть признаки, указывающие на постепенное изменение отношения к этой норме. Так, например, в документе UCP 400 1983 года говорится об акцепте "полного комплекта оригиналов, выданных грузоотправителю, если выдается более одного оригинала...", а в нынешней редакции UCP 500 формулировка является следующей: "...единственный оригинал коносамента или, если выдано более одного оригинала, полный комплект выданных документов...", т.е. подчеркивается предпочтительность использования единственного оригинала или "полного комплекта 1/1". (См. документ МТП 470-37/72.)

(Во французском законодательстве предусматривается существование по крайней мере двух оригиналов, один из которых остается у перевозчика, а другой выдается грузоотправителю. Для концепции единственного оригинала значение имеет оригинал, выданный грузоотправителю.)

### ***Обязательные и официальные требования (для целей валютного контроля и предотгрузочной инспекции)***

31. Необходимо также отметить и негативную реакцию, т.е. отказ действовать в соответствии с Рекомендацией.

32. Наблюдается рост использования торговых оборотных документов для выполнения второстепенных полуофициальных функций. В качестве наиболее ярких примеров можно привести процедуры предотгрузочной инспекции и валютного контроля, а также таможенную очистку. Такое использование документов в административных целях

замедляет движение товаров и может привести к таким негативным последствиям, как перегруженность портов. Это задерживает внедрение морской накладной. Однако в тех случаях, когда торговые документы должны отвечать таким обязательным требованиям, необоротные документы могут использоваться столь же эффективно, как и оборотные документы, в частности коносамент. Необходимо добиваться, чтобы административные органы учитывали этот факт.

### ***Инертность коммерческих кругов***

33. Все еще существуют сферы торговли, в которых используются традиционные, но сейчас уже зачастую устаревшие оборотные коносаменты, даже если товары будут реализованы только после прибытия в пункт назначения. В таких условиях необоротная морская накладная служит эффективной заменой оборотному коносаменту. Кроме того, ее использование помогает избежать перегруженности портов и возможных дополнительных издержек и рисков для товаров в портах назначения, куда товары зачастую прибывают намного раньше документов. Последняя проблема может все больше беспокоить участников торговли также по финансовым соображениям, поскольку в настоящее время в ряде крупных портов обсуждается вопрос о целесообразности наложения штрафов в тех случаях, когда выдача товаров задерживается ввиду позднего прибытия документов, с тем чтобы решить проблему перегруженности портов.

34. Необходимо помнить о том, что даже если удастся получить гарантийные письма банков, позволяющие произвести выдачу товаров без представления коносамента, такие гарантийные письма обходятся участникам торговли достаточно дорого и серьезно отражаются на кредитах, которые могут быть предоставлены банком.

### ***Требования безопасности***

35. Вышеприведенные факты могут косвенно способствовать формированию у торговых и официальных кругов, возможно, ошибочного мнения о том, что необоротные транспортные документы не обеспечивают такую же степень безопасности, как традиционные коносаменты. С точки зрения торговли "ценность" транспортного документа заключается в его способности обеспечивать необходимую для целей торговли "документально подтвержденную поставку". Это может быть достигнуто и благодаря правовой особенности оборотного коносамента как "товарораспорядительного документа", и благодаря практической возможности "передачи права распоряжения", которую дает необоротная морская накладная.

36. С административной точки зрения как в плане выполнения таможенных

требований, так и в плане валютного контроля оборотный коносамент и необоротная морская накладная в равной степени позволяют достичь желаемого результата: они обеспечивают идентификацию и контроль участников торговли, товаров и торговой операции. (И участники торговли, и административные органы не признают тот факт, что важен не столько вид транспортного документа - или любого электронного эквивалента, который может заменить его, - сколько его подлинность. К сожалению, как свидетельствует нынешняя практика, могут выдаваться и приниматься за подлинные фальшивые транспортные документы. Гарантией является не вид документа, а честность того, кто его выдает, и данный вопрос требует определенных коммерческих "ноу-хау".)

### *АОД и ЭОД*

37. С тех пор, как была разработана первоначальная Рекомендация № 12, в сфере автоматизированной передачи данных произошла настоящая революция, проявившаяся во все более широком использовании ЭОД (электронного обмена данными). В 1979 году некоторые грузоотправители имели системы, спроектированные таким образом, чтобы использовать методы АОД для сокращения потока документации благодаря применению компьютеров и содействовать упрощению подготовки транспортных и других смежных документов. Однако в 90-е годы ЭОД превратилось в электронную передачу информации о торговых или административных операциях с одного компьютера на другой с использованием согласованного стандарта для структурирования данных о сделке или данных сообщения. ЭОД отличается более высокой скоростью, эффективностью и точностью по сравнению с системами бумажной документации.

### *ЭДИФАКТ ООН (Электронный обмен данными в управлении, торговле и на транспорте Организации Объединенных Наций)*

38. ЭДИФАКТ ООН был разработан в качестве международного стандарта для структурирования и передачи сообщений ЭОД между независимыми компьютерными информационными системами. В настоящее время разработаны или находятся на различных этапах разработки порядка 160 сообщений. Из них более 40 связаны с движением товаров, начиная от сообщений типа "транспортный документ" и заканчивая сообщениями, необходимыми для таможенных целей в связи с декларированием товаров для импорта, экспорта или транзитной перевозки. В настоящее время изучается возможность включения в определенные сообщения о "движении товаров" данных, которые придадут им договорный статус, более близкий к статусу традиционных бумажных документов, которые они призваны заменить.

### *Обращаемость*

39. Вместе с тем ЭОД и ЭДИФАКТ создают определенную проблему. Электронное сообщение не может иметь такого правового свойства, как "обращаемость", которое в настоящее время связывается с физическим обладанием бумажным документом. Поэтому расширение использования документов, не имеющих функции обращаемости, упрощает переход от обмена данными на бумаге к ЭОД. Это подчеркивает необходимость преодоления инерции торговых традиций, о чем говорилось выше в пунктах 33 и 34.

### ***"Обращаемость в электронной среде" ("Электронные коносаменты")***

40. В то же время необходимо напомнить о том, что при некоторых видах операций, в частности, когда товары являются объектом купли-продажи в ходе перевозки с точки зрения торговой практики, возможно, нецелесообразно отказываться от концепции обращаемости. Для решения этой проблемы предлагаются различные варианты, основанные на идее реестра, в который может быть сдан на хранение оригинал коносамента, а права на товары передаются путем обмена однозначно определенным аутентифицированным сообщением между таким реестром и последующими сторонами, имеющими права на груз, либо непосредственно, либо на основании залога. Начальную работу в этой области проделали:

- "Чейз Манхэттен бэнк", разработавший систему документов морской перевозки, которая в настоящее время не используется;
- ММК, разработавший "Единые правила по использованию электронных коносаментов"; (СМІ Rules for Electronic Bills of Lading, с пояснениями профессора Рамберга: L/C Update - April 1991 pages 21-31: в основе этих правил ММК лежит концепция не центрального реестра, а "конфиденциального ключа". Система предназначена для использования отдельным перевозчиком, хотя при наличии центрального реестра она может использоваться и группой перевозчиков.);
- Рабочая группа ИНТЕРТАНКО, разработавшая документ (BS/5.7.90), озаглавленный "Электронный обмен данными: коносаменты для нефтяных грузов" (в нем говорится о "компьютерном реестре... независимой коммерческой системе, которая может управляться банком или консорциумом банков... Хотя наиболее вероятными кандидатами считаются банки, такой реестр может вестись любой компанией, обладающей достаточным авторитетом, чтобы пользоваться доверием у всех участников...");

- БИМКО, разработавший межсекторальный проект по коносаментам, основанный на "сценарии нескольких различных сообщений, обмен которыми производится в логической последовательности и которые все вместе выполняют функцию оборотного коносамента". (В основе "проекта лежат сообщения ЭДИФАКТ, Правила ММК и правила, касающиеся Единого кода для обмена данными по сети электросвязи... Постоянный комитет БИМКО по ЭОД высказал мнение о том, что концепция центрального реестра поможет преодолеть трудности, возникшие в связи с первоначальным вариантом Правил ММК. Если бы БИМКО, являющийся авторитетной и неполитической международной организацией, взял на себя ведение реестра от имени своих членов, то перевозчикам не нужно было бы заниматься разработкой дорогостоящих систем, а грузовладельцы могли бы быть уверены в точном исполнении операций" - выдержка из "Введения к проекту БИМКО по коносаментам"); и
- Национальный комитет по международной торговой документации (НКМТД), разработавший предложение относительно "электронного коносамента", предусматривающее, что "контролирующей стороной" может являться либо "участник поставки", либо назначенная грузоотправителем "компания, специализирующаяся на компьютерных коммуникационных технологиях" (Документ TRADE/WP.4/R.710).

Все эти "вариации на тему" представляют собой отход от традиционного мышления и являются важным шагом вперед.

41. Тем не менее, как и в случае концепции центрального реестра, предполагающей сдачу в реестр на хранение оригиналов коносаментов передачу прав на товары с помощью однозначно определенных аутентифицированных сообщений, так и в случае технических решений, позволяющих получить аналогичные конечные результаты с использованием, например, электронной подписи и электронного индоссамента, важное внимание необходимо уделить изучению проблем, связанных с расходами, безопасностью, эффективностью и ответственностью (в зависимости от того, является ли реестр частным, совместным или независимым).

### ***Передача транспортных документов с помощью ЭОД***

42. В то же время существуют определенные виды коммерческой деятельности, участники которой не только приняли концепцию необоротных транспортных документов вместо оборотного коносамента, но и стремятся заменить обмен данными на бумаге (документы) электронным обменом данными (сообщениями). Можно, в частности, упомянуть разработанную в Скандинавии электронную "расписку в получении груза", служащую электронным эквивалентом необоротной морской накладной в бумажной форме (см. K. Gronfors "Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement (1982)". Можно также отметить Закон Соединенного Королевства 1992 года о морской перевозке грузов - см. пункт 124).

### ***ИНКОТЕРМС 1990***

43. Об изменении подходов в коммерческой практике можно судить по последней редакции ИНКОТЕРМС НТП (публикации МТП 460 и 461 (90)). Традиционная ссылка на коносаменты теперь заменена ссылкой на "обычный транспортный документ", среди примеров которого перечисляются "оборотный коносамент, необоротная морская накладная и документ о перевозке внутренним водным транспортом", т.е. более не существует требования о том, чтобы документом морской перевозки обязательно являлся оборотный коносамент.

44. В публикации 460 особое внимание обращается на тот факт, что "в последние годы удалось достичь существенного упрощения процедур, связанных с документацией. Коносаменты часто заменяются необоротными документами, аналогичными тем, которые используются для других, помимо морского, видов транспорта. Такие документы называются "морскими накладными", "линейными накладными", грузовыми квитанциями и т.д. Эти необоротные документы вполне приемлемы для использования за исключением тех случаев, когда покупатель намерен продать товары во время их перевозки и передать документы в бумажной форме новому покупателю. Для обеспечения такой возможности необходимо сохранить обязательство продавца представить коносамент на условиях "стоимость и фрахт" и сиф. Однако, если участники договора знают, что покупатель не собирается продавать товар во время перевозки, они могут по взаимной договоренности освободить продавца от обязательства представлять коносамент или в качестве альтернативы они могут использовать условия "перевозка оплачена до" и "перевозка и страхование оплачено до", которые не предусматривают выдачу коносамента".

45. В пересмотренной редакции ИНКОТЕРМС нашла также отражение концепция "эквивалентного электронного сообщения" в качестве замены традиционного документа в бумажной форме. В публикации 461/90 отмечается, что "решение заключается в получении согласия всех заинтересованных сторон", и это соответствует содержащейся в проекте БИМКО ссылке на "правила, касающиеся Единого кода для обмена данными по сети электросвязи", которые "устанавливают нормы для надлежащей торговой практики с использованием электронной техники". Таким образом, они являются "базовыми элементами при подготовке согласия об обмене".

### *Соглашение об обмене*

46. Этот особый вид соглашения закладывает правовую договорную основу для электронной передачи сторонами информации, относящейся к соответствующему коммерческому контракту. Либо в самом таком соглашении, либо в техническом приложении или руководстве для пользователя может говориться о включении подробных условий договора перевозки с помощью соответствующей ссылки, так же, как, например, в случае традиционных бумажных транспортных документов краткой формы/без текста на обороте. Такие условия, естественно, не могут являться предметом согласования между грузоотправителем и перевозчиком: текст "примечания" в бумажном документе определяется национальным законодательством и/или соответствующими международными конвенциями. (Аналогичным образом другие стороны, помимо грузоотправителя и перевозчика, такие, как банки и страховщики, могут быть заинтересованы в документе в бумажной форме, но эти же стороны могут быть также заинтересованы и в эквивалентном электронном сообщении и соответственно в соглашении об обмене.

### *Компьютерные системы перевозчиков и портов*

47. Хотя такие системы напрямую не связаны с традиционными бумажными документами морской перевозки - оборотным коносаментом или необоротной морской накладной, - содержащаяся в них информация может представлять интерес для других областей, особенно если она имеется в электронной форме.

48. Так, например, система ЭДИШИП, разработанная десятью крупными судоходными компаниями, позволяет экспортерам передавать в электронной форме информацию, касающуюся фрахтования, погрузочных инструкций, стоимости груза, характера операции, грузоотправителя/грузополучателя, условий сделки и других вопросов, за исключением выдачи соответствующего транспортного документа или составления эквивалентного ему электронного сообщения. (См. "EDISHIP - The Practical Solution".)

49. Часть перечисленных выше видов информации имеет важное значение также для портов, независимо от того, один ли перевозчик дает указания, касающиеся выгрузки груза, или же несколько пользователей действуют одинаковым образом. Сегодня уже осуществляется электронный обмен такой информацией между перевозчиками и портами. (См. Конвенцию Организации Объединенных Наций 1991 года об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (пока не ратифицирована), в статье 4 (3) которой допускается замена документа в бумажной форме эквивалентным сообщением для электронного обмена данными.)

50. Аналогичным образом таможенные власти, заинтересованные в получении подробной информации об операции, даже если она и не предоставляется непосредственно в традиционном транспортном документе в бумажной форме или "эквивалентном электронном сообщении", в настоящее время все чаще требуют, чтобы такая информация направлялась им в электронной форме. Информация о конкретной операции может быть затем передана другим учреждениям, которые могут проявлять интерес к товарам, например, санитарным органам и портовым властям.

51. Что касается замены документа морской перевозки в бумажной форме "эквивалентным электронным сообщением", то необходимо сделать еще одно заключительное замечание. В трех основных международных конвенциях, касающихся документа морской перевозки, а именно в гаагской конвенции, Гаагско-Висбийском протоколе и Гамбургской конвенции, предусматривается выдача документа в письменной форме, хотя в Гамбургской конвенции допускается также возможность подписи с помощью любых иных "электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается коносамент". Поэтому в долгосрочной перспективе, возможно, следует изучить этот аспект документа морской перевозки.

#### **IV. ЦЕЛЬ**

52. Цель настоящей Рекомендации заключается в упрощении, рационализации и унификации процедур и документов, используемых для подтверждения наличия договора морской перевозки.

#### **V. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ**

53. Настоящая Рекомендация применяется к транспортным документам, подтверждающим наличие договора или обязательства о перевозке грузов на судне, и к связанным с этими процедурами. В соответствующих случаях она применяется также к смешанным перевозкам. Она не применяется к чартерам, но может применяться к



коносаментам и аналогичным документам, составленным на основе чартера.

## **VI. ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

54. Для целей настоящей Рекомендации были установлены следующие определения.

### ***Морская накладная***

55. Необоротный документ, который подтверждает наличие договора перевозки груза морским путем и принятие или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется доставить груз грузополучателю, указан в документе.

### ***Коносамент***

56. Документ, который подтверждает наличие договора перевозки и принятие или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется выдать груз против этого документа. Указание в документе о том, чтобы выдать груз приказу конкретно указанного лица, или выдать приказу, или выдать предъявителю документа, представляет собой такое обязательство. (Конвенция о морской перевозке грузов, Гамбург, март 1978 года.)

### ***Сквозной коносамент***

57. Коносамент, который подтверждает наличие договора перевозки груза из одного места в другое в несколько этапов, из которых по крайней мере одним является морская перевозка, и в соответствии с которым выдающий такой документ перевозчик берет на себя обязательство осуществить перевозку согласно условиям сквозного коносамента.

### ***Оригинал коносамента***

58. Коносамент, обозначенный как оригинал.

## **VII. РЕКОМЕНДАЦИИ**

59. С учетом вышеизложенных соображений участникам торговли предлагается:

- i) оценить преимущества и содействовать использованию необоротной морской накладной вместо коносамента, если товары не являются объектом купли-продажи во время перевозки (см. пункты 22-25);
  - ii) оценить недостатки использования оборотного коносамента в тех случаях, когда в нем нет непосредственной необходимости для целей коммерческой сделки, и вытекающие из этого проблемы, расходы и риски в случае выдачи товаров в пункте назначения по предъявлении гарантийного письма банка при отсутствии оригинала коносамента (см. пункт 32);
  - iii) положительно встретить инициативу перевозчиков, заключающуюся в том, чтобы указывать условия договора перевозки ("примечание" на оборотной стороне коносамента) лишь путем ссылки (документ краткой формы/без текста на обороте), учитывая, что такие условия не могут являться предметом согласования, за исключением, возможно, чартера, и определяются соответствующими международными конвенциями (см. пункт 27);
  - iv) требовать выдачи оборотного коносамента или его электронного эквивалента (см. пункт 40) только в тех случаях, когда товары, к которым он относится, являются объектом купли-продажи во время перевозки, учитывая при этом возможности, предоставляемые системой реестров, о чем говорится в пункте 40, а также тот факт, что это позволяет использовать преимущества ЭОД и является достаточно привлекательным решением как для участников торговли, так и административных органов (см. также пункт 33);
  - v) изучить целесообразность выдачи - в качестве меры борьбы с мошенничеством - оборотного документа морской перевозки в бумажной форме в комплекте, включающем только один оригинал (1 x 1) (см. пункт 30);
60. В свою очередь административным органам следует:
- i) изучить возможность удовлетворения административных потребностей или выполнения обязательных требований (включая требования внутреннего законодательства и/или международных конвенций) с помощью необоротной морской накладной вместо оборотного коносамента (см. пункты 32 и 35);
  - ii) изучить возможность разработки законодательства, которое позволит

заменить документ морской перевозки в бумажной форме эквивалентным электронным сообщением (пункт 24).

61. Как участникам торговли, так и административным органам следует оценить преимущества - с точки зрения как транспортных документов в бумажной форме, так и "эквивалентных электронных сообщений", - связанные с выполнением Рекомендации № 8 "Методология единого идентификационного кода (ЕИК)" РГ.4, которая призвана содействовать упрощению процедур торговли и повышению безопасности.

-----