

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: Limited  
19 September 2024  
Russian  
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций  
по праву международной торговли**  
**Рабочая группа VI (Оборотные грузовые документы)**  
**Сорок пятая сессия**  
Вена, 9–13 декабря 2024 года

**Оборотные грузовые документы****Записка Секретариата****Содержание**

	<i>Стр.</i>
I. Введение .....	3
II. Вопросы для рассмотрения Рабочей группой .....	3
А. Оборотные грузовые документы только в качестве обеспечения .....	3
В. Сфера действия оборотного грузового документа .....	6
III. Организация будущей работы .....	6
Приложение	
Предварительный проект положений нового документа об оборотных грузовых документах .....	7
<b>ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</b> .....	7
Статья 1. Сфера применения .....	7
Статья 2. Определения .....	8
<b>ГЛАВА 2. ВЫДАЧА, СОДЕРЖАНИЕ И ЮРИДИЧЕСКАЯ СИЛА ОБОРОТНОГО ГРУЗОВОГО ДОКУМЕНТА ИЛИ ОБОРОТНОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ГРУЗОВОЙ ЗАПИСИ</b> .....	9
Статья 3. Выдача оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи .....	9
Статья 4. Содержание оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи .....	12
Статья 5. Недостатки в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи .....	14
Статья 6. Доказательственная сила оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи .....	15



---

ГЛАВА 3. ПРАВА, ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДЕРЖАТЕЛЯ . . . . .	16
Статья 7. Права держателя по оборотному грузовому документу или оборотной грузовой электронной записи . . . . .	16
Статья 8. Недостающая информация, инструкции или документы . . . . .	18
Статья 9. Ответственность держателя . . . . .	18
Статья 10. Сдача груза . . . . .	19
Статья 11. Передача прав по оборотному грузовому документу или оборотной грузовой электронной записи . . . . .	19
ГЛАВА 4. ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВЫДАЧИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБОРОТНОЙ ГРУЗОВОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ЗАПИСИ . . . . .	20
Статья 12. Электронная подпись . . . . .	20
Статья 13. Идентификация, контроль, оценка целостности . . . . .	21
Статья 14. Владение оборотной электронной грузовой записью . . . . .	21
Статья 15. Индоссамент . . . . .	21
Статья 16. Замена оборотного грузового документа оборотной грузовой электронной записью и наоборот . . . . .	22
Статья 17. Общий стандарт надежности . . . . .	22

## I. Введение

1. Справочная информация о проекте по теме оборотных документов смешанной перевозки, который был передан Рабочей группе Комиссией на ее пятьдесят пятой сессии<sup>1</sup>, приводится в предварительной повестке дня сорок третьей сессии Рабочей группы (A/CN.9/WG.VI/WP.99, пп. 5–8). Настоящая записка содержит вопросы для рассмотрения Рабочей группой и пересмотренный аннотированный свод предварительных проектов положений нового документа об оборотных грузовых документах, подготовленный секретариатом с учетом обсуждений Рабочей группы на ее предыдущих сессиях.

## II. Вопросы для рассмотрения Рабочей группой

### A. Оборотные грузовые документы только в качестве обеспечения

2. В пунктах 2–4 проекта статьи 3 (*Выдача оборотного грузового документа*) предварительного проекта положений нового документа об оборотных грузовых документах (см. приложение) в настоящее время предусматривается, что оборотный грузовой документ может быть выдан тремя способами: а) внесение пометки в существующий транспортный документ, содержащий информацию, изложенную в пункте 1 проекта статьи 4 (как стандартное правило); б) выдача отдельного документа, если транспортный документ является необоротным (как резервное правило); и с) выдача отдельного документа, если транспортный документ не был выдан (как еще одно резервное правило). Второй вариант был предусмотрен для учета ситуации, когда внутреннее законодательство запрещает использование транспортного документа в качестве оборотного документа (например, статья 6.5 Единых правовых предписаний к договору о международной железнодорожной перевозке грузов 2016 года (Единые правовые предписания ЦИМ)).

3. В ходе сорок четвертой сессии Рабочей группы были высказаны различные мнения относительно связи между проектом документа и существующими конвенциями, регулирующими перевозку грузов, особенно в контексте проекта статьи 7, касающейся прав держателя оборотных грузовых документов. Было подчеркнуто, что проект статьи 7 содержит важные положения, согласно которым держатель приобретает все права по договору перевозки, а права, которыми обладал грузоотправитель или грузополучатель, прекращают действовать. Такой механизм будет функционировать как уступка прав грузоотправителем держателю. Согласие грузоотправителя уступить все права по договору перевозки держателю будет подразумеваться, когда грузоотправитель просит перевозчика выдать оборотный грузовой документ или оборотную грузовую электронную запись.

4. Вместе с тем было выражено беспокойство, что некоторые из действующих конвенций о грузоперевозках могут не позволять договаривающимся сторонам отступать от своих положений, в том числе касающихся прав грузоотправителя и грузополучателя. Например, было отмечено, что Единые правовые предписания ЦИМ имеют обязательную силу и что пункт 1 статьи 4 допускает весьма ограниченную возможность для отступлений. На это было замечено, что ограничение правомочий договаривающихся сторон КОТИФ изменять положения Единых правовых предписаний ЦИМ путем заключения дополнительных соглашений — не единственный аспект, в котором следует рассматривать уступку прав по железнодорожной транспортной накладной. В этой связи был задан вопрос, можно ли трактовать статью 18 Единых правовых предписаний ЦИМ, согласно которой «отправитель имеет право распоряжаться грузом и изменять

<sup>1</sup> *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, семьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/77/17), п. 202.*

договор перевозки путем отдачи дополнительных распоряжений», как признание того, что стороны обладают определенной свободой воли в отношении уступки прав (см. [A/CN.9/1170](#), п. 15).

5. В качестве альтернативного варианта для адекватного урегулирования любых возможных коллизий с существующими конвенциями в области транспортного права Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об ограничении функции оборотного грузового документа, выдаваемого отдельно от транспортного документа в соответствии с пунктом 3 проекта статьи 3, с тем чтобы он служил средством создания обеспечительного интереса в грузе («грузовое залоговое свидетельство»). Грузовое залоговое свидетельство будет представлять собой выдаваемый транспортным оператором бумажный документ или электронную запись, которые грузоотправитель или любой последующий держатель может использовать для подтверждения создания обеспечительного права в грузе, охватываемом договором перевозки, в соответствии с отдельным соглашением об обеспечении и в пользу стороны, которая финансирует основную сделку купли-продажи, например банка, открывающего аккредитив. В отличие от держателя оборотного грузового документа, держатель грузового залогового свидетельства не приобретет никаких прав или обязательств по договору перевозки и не сможет осуществлять право распоряжения по договору перевозки.

6. Цель грузового залогового свидетельства заключается в выполнении части функций оборотного грузового документа, а именно в содействии финансированию торговли. Для достижения этой цели необходимо установить два правила, чтобы придать обеспечительному праву, описанному в грузовом залоговом свидетельстве, такие же юридические последствия, какие имеет обеспечительное право, созданное по морскому коносаменту. Во-первых, обеспечительное право на груз должно приобретать силу в отношении третьих сторон посредством вступления обеспеченного кредитора во владение грузовым залоговым свидетельством и иметь приоритет перед конкурирующим обеспечительным правом, которому была придана сила в отношении третьих сторон посредством любого другого метода<sup>2</sup>. Во-вторых, при выдаче грузового залогового свидетельства транспортный оператор обязан сдать груз в соответствии с договором перевозки, но при условии представления грузового залогового свидетельства. В случае возникновения обстоятельств, препятствующих сдаче груза, транспортный оператор обязан действовать в соответствии с договором перевозки, за исключением того, что сдача груза осуществляется при условии представления грузового залогового свидетельства. Держатель грузового залогового свидетельства может реализовать свое обеспечительное право на грузы, охватываемые договором перевозки, в соответствии с применимым законодательством. Следует отметить, что статья 7.3 Единых правовых предписаний ЦИМ, по-видимому, предоставляет сторонам определенную свободу действий в отношении согласования дополнительных условий для сдачи груза<sup>3</sup>.

7. Что касается взаимосвязи между оборотным грузовым документом и грузовым залоговым свидетельством, то следует уточнить, что транспортный оператор, который выдает грузовое залоговое свидетельство, не будет выдавать оборотный грузовой документ, оборотную грузовую электронную запись или оборотный транспортный документ в отношении того же груза, на который распространяется грузовое залоговое свидетельство, и не будет требовать выдачи оборотного транспортного документа в отношении того же груза любым транспортным оператором, выполняющим любую часть перевозки, на которую

<sup>2</sup> Типовой закон ЮНСИТРАЛ об обеспеченных сделках, статья 49 (1) предусматривает, что «С учетом пункта 2 обеспечительное право в материальных активах, которому была придана сила в отношении третьих сторон посредством вступления во владение оборотным документом, охватывающим эти активы, имеет приоритет перед конкурирующим обеспечительным правом, которому была придана сила в отношении третьих сторон посредством любого другого метода».

<sup>3</sup> Статья 7 (3) Единых правил ЦИМ предусматривает, что «Участники договора перевозки могут вносить в накладную любые другие отметки, которые они сочтут необходимыми».

распространяется грузовое залоговое свидетельство. Кроме того, транспортный оператор обязан подтвердить выдачу грузового залогового свидетельства, сделав соответствующую четкую пометку в необоротном транспортном документе.

8. С учетом вышеизложенного Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующие положения в качестве новой отдельной главы о грузовых залоговых свидетельствах в предварительном проекте положений нового документа об оборотных грузовых документах. Рабочая группа, возможно, пожелает также рассмотреть возможность исключения второго варианта выдачи оборотного грузового документа в качестве отдельного документа, когда транспортный документ является необоротным, согласно пункту 3 проекта статьи 3, с тем чтобы исключить риск возникновения расхождений между документами.

## **«ГЛАВА X. ГРУЗОВОЕ ЗАЛОГОВОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО»**

### **Статья X. Выдача и содержание грузового залогового свидетельства**

*XX. «Грузовое залоговое свидетельство» означает бумажный документ или электронную запись, которые подписаны и выданы транспортным оператором и которые подтверждают создание обеспечительного права в грузе, охватываемом договором перевозки, в пользу держателя грузового залогового свидетельства.*

*XX. Если это согласовано между транспортным оператором и грузоотправителем, транспортный оператор выдает грузовое залоговое свидетельство, когда или после того, как транспортный оператор принимает груз в свое ведение. Транспортный оператор подтверждает выдачу такого грузового залогового свидетельства путем включения в необоротный транспортный документ соответствующей четкой пометки.*

*XX. Грузовое залоговое свидетельство содержит указание на:*

- a) наименование и адрес транспортного оператора;*
- b) наименование и адрес обеспеченного кредитора, если они известны;*
- c) описание груза, подлежащего обременению, и его внешний вид и состояние в момент его принятия транспортным оператором;*
- d) описание обеспеченного обязательства [и максимальную сумму, на которую может быть реализовано обеспечительное право], если это известно; и*
- e) место и дату выдачи грузового залогового свидетельства.*

*XX. Грузовое залоговое свидетельство может также содержать указание на:*

- a) наименование и адрес грузополучателя, если это требуется в соответствии с законодательством, применимым к договору перевозки, для включения в транспортный документ или если они предоставлены грузоотправителем;*
- b) наименование и адрес грузоотправителя;*
- c) место и дату принятия груза транспортным оператором в свое ведение; и*
- d) место сдачи груза.*

### **Статья X. Использование и юридические последствия грузового залогового свидетельства**

*XX. Обеспечительное право на груз приобретает силу в отношении третьих сторон посредством вступления обеспеченного кредитора во владение грузовым залоговым свидетельством и имеет приоритет перед*

конкурирующим обеспечительным правом, которому была придана сила в отношении третьих сторон посредством любого другого метода.

*XX. Если транспортный оператор выдает грузовое залоговое свидетельство, то он сдает груз в соответствии с договором перевозки, но при условии представления грузового залогового свидетельства.*

*XX. Держатель грузового залогового свидетельства может реализовать свое обеспечительное право на груз, охватываемый договором перевозки, в соответствии с применимым законодательством.*

*XX. Транспортный оператор, выдающий грузовое залоговое свидетельство, не выдает оборотный грузовой документ, оборотную грузовую электронную запись или оборотный транспортный документ в отношении того же груза, на который распространяется грузовое залоговое свидетельство, и не запрашивает выдачи оборотного транспортного документа в отношении того же груза любым транспортным оператором, выполняющим какую-либо часть перевозки, на которую распространяется грузовое залоговое свидетельство».*

## **В. Сфера действия оборотного грузового документа**

9. В ходе консультаций с торговыми фирмами было отмечено, что полезность оборотных грузовых документов может быть повышена, если такие документы будут распространяться на срок хранения груза. В порядке разъяснения было указано, что на практике грузы обычно хранятся на складах до или после перевозки. Поскольку могут быть вовлечены различные стороны, а договоры перевозки и соглашения о хранении могут содержать различные условия, распространение сферы действия оборотных грузовых документов на срок хранения груза может быть легко достигнуто, если транспортный оператор заключает один единый договор на оказание услуг (например, договор экспедирования грузов) для осуществления перевозки и хранения одного и того же груза. Было отмечено, что такие договоры на оказание услуг уже широко используются в регионе Центральной Азии.

10. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть целесообразность включения в качестве нового пункта в проект статьи 3 (*Выдача оборотного грузового документа*) предварительного проекта положений нового документа об оборотных грузовых документах следующего положения:

*«XX. Если транспортный оператор принимает на себя ответственность по договору перевозки за хранение груза до или после перевозки, оборотный грузовой документ или оборотная грузовая электронная запись, выданные в качестве отдельного документа или записи, охватывают весь срок, в течение которого груз находится в ведении транспортного оператора, включая как перевозку, так и хранение».*

## **III. Организация будущей работы**

11. Рабочая группа, возможно, пожелает использовать пересмотренный предварительный проект положений нового документа об оборотных грузовых документах, содержащийся в приложении к настоящей записке, в качестве основы для обсуждений на своей сорок пятой сессии. После завершения обсуждения Рабочая группа, возможно, пожелает поручить секретариату подготовить новый пересмотренный вариант предварительного проекта положений для рассмотрения Рабочей группой на ее сорок шестой сессии, которая будет проведена в Нью-Йорке 17–21 марта 2025 года.

## Приложение

### Предварительный проект положений нового документа об оборотных грузовых документах

#### ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

##### *Статья 1. Сфера применения*

1. Настоящая Конвенция применяется к выдаче, передаче и юридическим последствиям оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи [, которые содержат четкую пометку со ссылкой на настоящую Конвенцию,]<sup>1</sup> в связи с международной перевозкой грузов<sup>2</sup> [одним или несколькими видами транспорта]<sup>3</sup>, если:

а) указанное в договоре перевозки место, в котором груз принимается транспортным оператором в свое ведение, находится в одном из Договаривающихся государств; или

б) указанное в договоре перевозки место сдачи груза транспортным оператором находится в одном из Договаривающихся государств<sup>4</sup>.

2. Настоящая Конвенция не затрагивает применения любой международной конвенции или национального закона, относящихся к регулированию и контролю транспортных операций<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Рабочая группа подробно обсудила предложение определить оборотный грузовой документ как инструмент, содержащий прямую ссылку «на настоящую Конвенцию» или аналогичную формулировку. Отметив широкий разброс мнений по данному вопросу, Рабочая группа попросила секретариат отразить три варианта в новой редакции рабочего документа для дальнейшего рассмотрения. Вариант 1 заключается в ограничении сферы применения выдачей, передачей и юридическими последствиями тех оборотных грузовых документов, которые содержат четкую пометку со ссылкой на проект нового документа. Вариант 2 состоит в решении этого вопроса в определении оборотного грузового документа в пункте 4 проекта статьи 2 в качестве обязательного требования. Вариант 3 предполагает включение ссылки на новый проект документа в перечень сведений, подлежащих указанию в оборотном грузовом документе согласно пункту 1 проекта статьи 4, чтобы случайное отсутствие такой ссылки не влекло за собой недействительности оборотного грузового документа (A/CN.9/1170, пп. 80–83).

<sup>2</sup> Рабочая группа решила, что значение термина «международная перевозка грузов» является достаточно ясным, несмотря на принятое на ее сорок второй сессии решение исключить соответствующий проект определения. Было отмечено, что этот термин в целом хорошо понимается и определяется в различных конвенциях о перевозках одним видом транспорта (A/CN.9/1134, п. 38; A/CN.9/1164, п. 15).

<sup>3</sup> Секретариат включил эту формулировку для ясности.

<sup>4</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов 1980 года («Конвенция о СП»), статья 2. Рабочая группа решила сохранить союз «или» на данном этапе. Было отмечено, что требование о том, что место сдачи груза должно находиться в одном из Договаривающихся государств, создаст большую неопределенность в отношении применимости проекта документа, когда товар продается во время нахождения в пути. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть возможность сочетания более широкой сферы применения с механизмом отказа от применения, который будет предусматривать, что «Грузоотправитель и транспортный оператор, как стороны договора перевозки, могут исключить применение настоящей Конвенции». Такое исключение произойдет, например, если стороны выберут в качестве права, применимого к договору перевозки, право государства, не являющегося договаривающимся государством. Аналогичная формулировка содержится в статье 6 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров (КМКОП) (A/CN.9/1164, пп. 15–21). Третий вариант, который, в свою очередь, ограничит сферу применения проекта положений, мог бы заключаться в том, чтобы сделать требования пункта 1 совокупными, но добавить подпункт, позволяющий сторонам договариваться о применении конвенции, даже если соблюдается только одно из требований.

<sup>5</sup> Конвенция о СП, статья 4 (1). Рабочая группа решила сохранить нынешнюю формулировку, отметив, что целесообразность исключения международных перевозок с морским участком можно обсудить на более позднем этапе при рассмотрении возможных коллизий с положениями других конвенций (A/CN.9/1134, п. 55; A/CN.9/1164, пп. 22–25).

3. За исключением случаев, прямо предусмотренных в настоящей Конвенции, настоящая Конвенция не изменяет прав и обязанностей транспортного оператора, грузоотправителя и грузополучателя и их ответственности в соответствии с применимыми международными конвенциями или национальным законодательством<sup>6</sup>.

### Статья 2. Определения<sup>7</sup>

Для целей настоящей Конвенции:

1. «Грузоотправитель» означает любое лицо, с которым транспортный оператор заключил договор перевозки<sup>8</sup>.
2. «Грузополучатель» означает лицо, указанное в договоре перевозки как лицо, уполномоченное на получение груза<sup>9</sup>.
3. «Держатель» означает лицо, которое владеет оборотным грузовым документом и определяется в нем в качестве грузоотправителя или грузополучателя или является лицом, в пользу которого документ надлежащим образом индоссирован; или, если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом или документ на предъявителя, является предъявителем такого документа<sup>10</sup>; [или лицо, осуществляющее контроль над оборотной грузовой электронной записью]<sup>11</sup>.
4. «Оборотный грузовой документ» означает подписанный и выданный транспортным оператором документ, в котором а) с помощью таких формулировок, как «приказу» или «оборотный», или эквивалентного выражения, отмечается, что указанный в этом документе груз принят в ведение транспортным оператором и отправлен приказу держателя [или предъявителю]<sup>12,13</sup>, [и который б) содержит четкую пометку со ссылкой на настоящую Конвенцию]<sup>14</sup>.

<sup>6</sup> Внимание Рабочей группы было обращено на то, что этот пункт призван отразить двуединый подход, на котором строится проект документа (A/CN.9/1164, п. 26).

<sup>7</sup> Определения терминов «фактический перевозчик», «международная перевозка грузов» и «право распоряжения» были исключены из предыдущих проектов. Рабочая группа отложила рассмотрение определений терминов «электронная запись», «оборотная грузовая электронная запись» и «передача» (A/CN.9/1134, пп. 28, 38 и 43; A/CN.9/1164, п. 15; A/CN.9/1170, п. 85).

<sup>8</sup> Конвенция о СП, статья 1 (5). Рабочая группа решила ограничить определение термина «грузоотправитель» лицом, заключившим договор перевозки с транспортным оператором, а не лицом, которое фактически сдает груз транспортному оператору в соответствии с договором перевозки. Было отмечено, что такое узкое определение оправдывается положениями о праве грузоотправителя давать согласие на выдачу оборотного грузового документа (A/CN.9/1134, пп. 30–31).

<sup>9</sup> Конвенция о СП, статья 1 (6). Была выражена обеспокоенность тем, что грузополучатель определяется как лицо, «уполномоченное на получение груза», учитывая, что только держатель оборотного грузового документа будет иметь право на получение груза. Это определение было пересмотрено и теперь относится к лицу, указанному в договоре перевозки как лицо, уполномоченное на получение груза (A/CN.9/1134, пп. 32–33).

<sup>10</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 года («Роттердамские правила»), статья 1 (10)(а).

<sup>11</sup> Рабочая группа решила вернуться к рассмотрению формулировки в квадратных скобках при обсуждении пересмотренных положений об оборотных грузовых электронных записях (A/CN.9/1170, п. 79).

<sup>12</sup> Секретариат добавил формулировку «или предъявителю» для обеспечения соответствия с проектом статьи 3 (6). Тем не менее Рабочая группа, возможно, пожелает пересмотреть желательность разрешения выдачи документов на предъявителя с учетом требования в соответствии с проектом статьи 8 о том, чтобы транспортный оператор запрашивал недостающую информацию, инструкции или документы у держателя оборотного грузового документа, прежде чем действовать в соответствии с договором перевозки.

<sup>13</sup> Роттердамские правила, статья 1 (15). Подпись транспортного оператора считается важным элементом для признания документа оборотным грузовым документом. Термин «получен» был заменен словами «принят в ведение» в этом определении и во всем проекте документа, поскольку на практике грузы, как правило, физически не получают сами экспедиторы. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1134, пп. 39–43 и 76; A/CN.9/1164, п. 74.

<sup>14</sup> Эта формулировка была включена в квадратных скобках, как разъясняется в сноске 1 выше.

5. «Электронная запись» означает информацию, созданную, переданную, полученную или хранящуюся с помощью электронных средств, включая, в надлежащих случаях, всю информацию, логически присоединенную или иным образом связанную вместе, с тем чтобы стать частью записи, будь то подготовленную одновременно или нет<sup>15</sup>.
6. «Оборотная грузовая электронная запись» означает оборотный грузовой документ, выданный в форме электронной записи.
7. [«Передача» оборотной грузовой электронной записи означает передачу исключительного контроля над такой записью]<sup>16</sup>.
8. «Договор перевозки» означает договор, по которому транспортный оператор за вознаграждение обязуется осуществить международную перевозку грузов<sup>17</sup>.
9. «Транспортный документ» означает документ, который:
  - а) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор; и
  - б) свидетельствует о принятии груза для перевозки в соответствии с договором перевозки<sup>18</sup>.
10. «Транспортный оператор» означает любое лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем и принимает на себя ответственность за исполнение договора, независимо от того, осуществляет ли оно непосредственно саму перевозку или нет<sup>19</sup>.

## **ГЛАВА 2. ВЫДАЧА, СОДЕРЖАНИЕ И ЮРИДИЧЕСКАЯ СИЛА ОБОРОТНОГО ГРУЗОВОГО ДОКУМЕНТА ИЛИ ОБОРОТНОЙ ГРУЗОВОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ЗАПИСИ**<sup>20</sup>

### *Статья 3. Выдача оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи*<sup>21</sup>

1. Если это согласовано между транспортным оператором и грузоотправителем, транспортный оператор выдает оборотный грузовой документ или

<sup>15</sup> Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях (ТЗЭПЗ), статья 2.

<sup>16</sup> Роттердамские правила, статья 1 (22). Это положение заключено в квадратные скобки для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой, поскольку аналогичный вопрос затрагивается в проекте статьи 14 (A/CN.9/1170, п. 87).

<sup>17</sup> Роттердамские правила, статья 1 (1); Конвенция о СП, статья 1 (3). Ссылка на «фрахт» была заменена словом «вознаграждение», поскольку некоторые договоры перевозки могут предусматривать единую стоимость всех видов услуг без указания стоимости фрахта. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1134, пп. 44–47; A/CN.9/1170, пп. 88–90.

<sup>18</sup> Конвенция о СП, статья 1 (4). Было решено, что проект определения должен быть максимально простым и четко указывать на то, что транспортный документ вытекает из договора перевозки, не вдаваясь в подробности относительно того, кто выдал документ и какие обязательства он отражает. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1134, пп. 48–51; A/CN.9/1170, пп. 91–94.

<sup>19</sup> Конвенция о СП, статья 1 (2). Рабочая группа решила, что сфера применения нового документа не должна ограничиваться договорными перевозчиками, которые не осуществляют перевозку самостоятельно (A/CN.9/1134, пп. 10–14 и 52–53).

<sup>20</sup> Название и содержание главы 2 были пересмотрены с целью включения в проект пункта 1 статьи 3 и все другие соответствующие положения ссылки на оборотную грузовую электронную запись (A/CN.9/1170, п. 50).

<sup>21</sup> Рабочая группа отметила, что в соответствии с двуединым подходом, который применяется в рамках проекта нового документа, оборотный грузовой документ не будет заменять какой-либо транспортный документ, выданный на основании договора перевозки, но и выдача двух разных документов в обязательном порядке требовать не будет. Было проведено различие между данным двуединым подходом и дуалистической документарной системой, применяемой к оборотному коносаменту смешанной перевозки ФИАТА (A/CN.9/1134, п. 54). Рабочая группа исключила положение, в котором прямо указывалось, что оборотный грузовой документ, выданный в качестве отдельного документа, не заменяет любой транспортный документ,

оборотную грузовую электронную запись в соответствии с положениями настоящей Конвенции, когда транспортный оператор принимает груз в свое ведение<sup>22</sup>. [В отношении пункта 2 ниже транспортный оператор может также выдать оборотный грузовой документ или оборотную грузовую электронную запись на более позднем этапе.]<sup>23</sup>

2. Транспортный документ, содержащий информацию, изложенную в пункте 1 статьи 4, служит оборотным грузовым документом или оборотной грузовой электронной записью для целей настоящей Конвенции, если он содержит в четкой форме а) такую формулировку, как «приказу», «оборотный», или эквивалентное выражение, и б) пометку, внесенную и подписанную транспортным оператором и указывающую, что транспортный документ служит оборотным грузовым документом или оборотной грузовой электронной записью с указанной даты и со ссылкой на настоящую Конвенцию<sup>24</sup>.

3. Несмотря на пункт 2 выше, если транспортный документ не является оборотным:

а) транспортный оператор выдает оборотный грузовой документ или оборотную грузовую электронную запись в качестве отдельного документа, если это согласовано между транспортным оператором и грузоотправителем<sup>25</sup>. В таком случае в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи воспроизводятся все данные, указанные в транспортном документе<sup>26</sup>, и делается четкая пометка со ссылкой на настоящую Конвенцию<sup>27</sup>;

---

выдаваемый в соответствии с договором перевозки, и не препятствует выдаче любых других документов, касающихся транспортных или других услуг, связанных с международной перевозкой грузов, на том основании, что такое положение не является необходимым. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), п. 19; [A/CN.9/1134](#), пп. 28 и 65–68; [A/CN.9/1164](#), пп. 38–40; [A/CN.9/1170](#), п. 100.

<sup>22</sup> Конвенция о СП, статья 5 (1). Нынешняя формулировка отражает понимание того, что предполагаемая доказательная сила такого оборотного документа потребует выдачи документа в момент отгрузки. Секретариат внес редакционные изменения, чтобы избежать неправильного понимания, что это положение обязывает оператора перевозки выдавать оборотный грузовой документ. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 14–15; [A/CN.9/1134](#), п. 56; [A/CN.9/1164](#), п. 27.

<sup>23</sup> Секретариат включил это предложение для обеспечения соответствия решению Рабочей группы сохранить презумпцию в пункте 3 проекта статьи 5. Было отмечено, что грузоотправитель и транспортный оператор могут договориться о преобразовании морского коносамента в оборотный грузовой документ, если необходимо изменить вид транспорта для перевозки груза по соображениям обеспечения безопасности на маршруте следования или из-за непредвиденного сбоя в цепочке поставок, не позволяющего использовать для перевозки морской транспорт ([A/CN.9/1170](#), п. 115).

<sup>24</sup> Рабочая группа решила, что преобразование транспортного документа в оборотный грузовой документ должно считаться стандартным правилом. Было отмечено, что этот пункт не должен препятствовать использованию необоротного транспортного документа в качестве оборотного грузового документа, если это допускается внутренним законодательством. Рабочая группа решила также исключить формулировку «на своей лицевой стороне», поскольку такой термин является двусмысленным и это понятие сложно применять в электронном контексте. Этот пункт был пересмотрен с целью уточнить содержание такой пометки и что она должна быть четкой. Этот пункт был дополнительно пересмотрен для уточнения того, что пометка должна вноситься транспортным оператором, и для включения требований к информации в оборотном грузовом документе, изложенных в пункте 4 проекта статьи 2. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 16–18; [A/CN.9/1134](#), пп. 57–64; [A/CN.9/1164](#), пп. 28–32; [A/CN.9/1170](#), пп. 95–97.

<sup>25</sup> Рабочая группа согласовала резервное правило, согласно которому оборотный грузовой документ может выдаваться в качестве отдельного документа в дополнение к необоротному транспортному документу. Было подчеркнуто, что не следует допускать выдачу двух оборотных документов в отношении одного и того же груза. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 16–18; [A/CN.9/1134](#), пп. 57–64; [A/CN.9/1164](#), пп. 33–37.

<sup>26</sup> Требование воспроизводить все данные, указанные в транспортном документе, было перенесено из отдельного положения в более ранних проектах ([A/CN.9/1170](#), п. 113). Это требование предусматривает, что транспортный оператор несет риск расхождения в данных, указанных в документах. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1134](#), п. 75; [A/CN.9/1164](#), пп. 66–68.

<sup>27</sup> Этот пункт был пересмотрен с целью уточнить, что пометки следует проставлять и в оборотном грузовом документе, выданном в качестве отдельного документа, и в соответствующем

b) транспортный оператор подтверждает выдачу такого оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи путем включения в необоротный транспортный документ соответствующей четкой пометки<sup>28</sup>; и

c) транспортный оператор предоставляет держателю оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи копию транспортного документа по запросу<sup>29</sup>.

4. [Несмотря на пункт 2 выше, если транспортный документ не был выдан, транспортный оператор выдает оборотный грузовой документ или оборотную грузовую электронную запись, которые содержат четкую пометку со ссылкой на настоящую Конвенцию, если это согласовано между транспортным оператором и грузоотправителем.]<sup>30</sup>

5. Транспортный оператор, выдающий оборотный грузовой документ или оборотную грузовую электронную запись в соответствии с пунктами 2, 3 или 4 выше, не запрашивает выдачу оборотного транспортного документа в отношении того же груза любым транспортным оператором, выполняющим любую часть перевозки, к которой относится оборотный грузовой документ или оборотная грузовая электронная запись<sup>31</sup>.

6. Оборотный грузовой документ или оборотная грузовая электронная запись составляются в виде ордерного документа, ордерного документа на поименованное лицо или документа на предъявителя<sup>32</sup>. [Если в пометке, внесенной в транспортный документ в соответствии с пунктом 2 выше, не указано, составлен ли оборотный грузовой документ или оборотная грузовая электронная запись в виде ордерного документа, ордерного документа на поименованное лицо или документа на предъявителя, оборотный грузовой документ или оборотная электронная грузовая запись считаются составленными в виде [ордерного документа][ ордерного документа на [грузоотправителя][грузополучателя]]]<sup>33</sup>.

транспортном документе, подтверждающем выдачу оборотного грузового документа (A/CN.9/1164, п. 37).

<sup>28</sup> Рабочая группа решила включить требование о том, что транспортный оператор обязан вносить в транспортный документ пометку для подтверждения выдачи оборотного грузового документа вместо того, чтобы увязывать действительность оборотного грузового документа с наличием в транспортном документе соответствующей пометки. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 20–22; A/CN.9/1134, пп. 69–72; A/CN.9/1164, пп. 32, 34 и 37; A/CN.9/1170, пп. 98–99.

<sup>29</sup> Это положение было включено для замены требования об одновременной передаче оборотного грузового документа и транспортного документа в качестве условия действительности передачи, поскольку такое требование может обязать банки тщательно проверять оба документа, выполняя обязанность проявлять должную осмотрительность (A/CN.9/1170, п. 38).

<sup>30</sup> Это положение было включено по просьбе Рабочей группы для дальнейшего рассмотрения. Было отмечено, что не все международные конвенции о грузоперевозках требуют выдачи транспортного документа в качестве обязательного условия для применения своих положений или действительности регулируемых ими договоров перевозки (A/CN.9/1170, п. 102).

<sup>31</sup> Секретариат включил эту формулировку, чтобы снять обеспокоенность по поводу того, что проект документа прямо не запрещает выдачу двух оборотных документов, охватывающих один и тот же груз. Было отмечено, что риск мошенничества как таковой касается всех видов оборотных документов и выходит за рамки разрабатываемого проекта. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1134, п. 61; A/CN.9/1164, пп. 33 и 38; A/CN.9/1170, п. 101.

<sup>32</sup> Конвенция о СП, статья 6 (1)(a). Было отмечено, что проект документа не будет охватывать «именные» коносаменты. Рабочая группа решила исключить положение, содержащее презумпцию на тот случай, если в оборотном грузовом документе, составленном в виде ордерного документа, не указано имя/наименование лица. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 23–24; A/CN.9/1134, п. 73; A/CN.9/1164, пп. 41–44.

<sup>33</sup> Рабочая группа решила включить правило о презумпции для обеспечения действительности оборотного грузового документа, когда пометки не содержат слов «приказу» или «оборотный» (A/CN.9/1170, п. 104). Рабочая группа, возможно, пожелает исключить правило о презумпции в свете несоответствия между правилом презумпции и определением оборотного грузового документа в проекте статьи 2, которое требует включения формулировки «приказу» или «оборотный» или эквивалентного выражения для того, чтобы документ квалифицировался как

7. В оборотном грузовом документе [или оборотной грузовой электронной записи]<sup>34</sup>, который выдается в нескольких оригиналах, указывается количество экземпляров в комплекте. Если делаются какие-либо копии, каждая копия должна быть помечена как «необоротная» копия<sup>35</sup>.

*Статья 4. Содержание оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи*<sup>36</sup>

1. Оборотный грузовой документ или оборотная грузовая электронная запись содержат указание на<sup>37</sup>:

- a) наименование и адрес транспортного оператора<sup>38</sup>;
- b) наименование и адрес грузополучателя, если это требуется в соответствии с законодательством, применимым к договору перевозки, для включения в транспортный документ или если он предоставлен грузоотправителем<sup>39</sup>;
- c) наименование и адрес грузоотправителя<sup>40</sup>;
- d) общий характер груза<sup>41</sup>, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание, если это применимо, на опасный характер груза, число мест или предметов и вес груза брутто или его количество, выраженное

---

оборотный грузовой документ. Это логически исключило бы возможность преобразования ex post facto существующего необоротного документа в оборотный грузовой документ.

<sup>34</sup> Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли в новом документе предусмотреть выдачу оригиналов грузовых электронных записей смешанной перевозки, поскольку эта технология позволяет немедленно представлять грузовые электронные записи и, следовательно, устраняет необходимость в нескольких оригиналах, которые стали обычным делом для решения проблем, вызванных утерей или задержкой в передаче коносаментов, выданных в бумажной форме. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1170](#), п. 57.

<sup>35</sup> Конвенция о СП, статья 6 (1) (d) и (e). Целью этого пункта является не установление количества выдаваемых оригиналов, а просто разрешение выдавать в случае необходимости несколько оригиналов, что является обычной практикой в морских перевозках. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), п. 25; [A/CN.9/1134](#), п. 74; [A/CN.9/1164](#), пп. 45–47; [A/CN.9/1170](#), п. 105.

<sup>36</sup> Что касается проекта статьи 4, то Рабочая группа решила исключить ссылку на способ уведомления транспортного оператора о передаче оборотного грузового документа, поскольку установление такого обязательства по уведомлению ограничило бы его оборотный характер ([A/CN.9/1127](#), п. 34). Рабочая группа решила также исключить положение о методе подписания ([A/CN.9/1127](#), п. 52; [A/CN.9/1164](#), п. 69).

<sup>37</sup> Целью этого пункта является установление обязательного перечня информации, которая должна содержаться в транспортном документе, чтобы его можно было преобразовать в оборотный грузовой документ, как это предусмотрено в пункте 2 проекта статьи 3. Тем не менее отсутствие какой-либо такой информации не связано с действительностью оборотного грузового документа согласно пункту 1 проекта статьи 5. Формулировка «подписывается транспортным оператором» была исключена, поскольку требование о наличии подписи уже включено в определение оборотного грузового документа. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 27–30; [A/CN.9/1134](#), п. 76; [A/CN.9/1170](#), п. 108.

<sup>38</sup> Роттердамские правила, статья 36 (2)(b). Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 31–32.

<sup>39</sup> Роттердамские правила, статья 36 (3)(a). Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), п. 33; [A/CN.9/1170](#), п. 109.

<sup>40</sup> Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов 2016 года (ЦИМ-КОТИФ), статья 7 §1 (б), и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении 2020 года (СМГС), статья 15 §1 (1).

<sup>41</sup> Секретариат исключил в этом контексте формулировку «принятого транспортным оператором в свое ведение», поскольку этот пункт относится к данным, предоставленным грузоотправителем. Такая формулировка включена в пункт (e) ниже в отношении внешнего вида и состояния груза, которые не будут описываться грузоотправителем, а будут оцениваться транспортным оператором.

иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем<sup>42,43</sup>;

e) внешний вид и состояние груза в момент его принятия транспортным оператором в свое ведение<sup>44</sup>;

f) место и дата принятия груза транспортным оператором в свое ведение<sup>45</sup>;

g) место и дата выдачи оборотного грузового документа [или оборотной грузовой электронной записи] и транспортного документа, если они выдаются отдельно<sup>46</sup>;

h) место сдачи груза<sup>47</sup>;

i) количество оригиналов оборотного грузового документа [или оборотной грузовой электронной записи], если выдано более одного оригинала<sup>48</sup>;

j) заявление о том, что фрахт был предварительно оплачен, или указание на то, подлежит ли фрахт оплате грузополучателем<sup>49</sup>; и

k) [четкая пометка со ссылкой на настоящую Конвенцию]<sup>50</sup>.

2. В оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи могут быть также указаны:

<sup>42</sup> Роттердамские правила, статья 36 (1); Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, статья 5 (с); ЦИМ-КОТИФ, статья 7 §1; СМГС, статья 15 §1. В отношении опасных грузов см., например, ЦИМ-КОТИФ, статья 7 §1 (h), и СМГС, статья 9 и приложение 2.

<sup>43</sup> Внимание Рабочей группы было обращено на различающиеся требования по этому вопросу в различных транспортных конвенциях. Термин «общий характер» груза считается обычным определением и, таким образом, может оказаться в целом приемлемым для сторон, участвующих в различных видах перевозок. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1134](#), п. 77; [A/CN.9/1164](#), пп. 48–51.

<sup>44</sup> Роттердамские правила, статьи 36 (2)(а) и 36 (4). Секретариат включил формулировку «в момент его принятия транспортным оператором в свое ведение», поскольку состояние груза может измениться на более позднем этапе. Рабочая группа решила не разрешать транспортному оператору, не имеющему разумных средств осмотра груза, включать соответствующее заявление, поскольку проверка внешнего вида и состояния груза должна быть обязанностью транспортного оператора. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1134](#), п. 77; [A/CN.9/1164](#), пп. 52–55; [A/CN.9/1170](#), п. 110.

<sup>45</sup> Роттердамские правила, статьи 36 (2)(с) и 36 (3)(с). Рабочая группа решила исключить ссылку на погрузку груза, поскольку различие между погрузкой и принятием в свое ведение вытекает из Инкотермс МТП, что может не требоваться в данном контексте. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 36–37.

<sup>46</sup> Этот подпункт был пересмотрен, чтобы уточнить, что всегда следует указывать место и дату выдачи оборотного грузового документа. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что место выдачи транспортного документа будет иметь значение для определения права, которое будет регулировать ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза, а дата выдачи будет иметь значение для исчисления срока, в течение которого к перевозчику могут быть предъявлены требования. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), п. 38; [A/CN.9/1164](#), пп. 56–57.

<sup>47</sup> ЦИМ-КОТИФ, статья 7 §1 (f), и СМГС, статья 15 §1 (5). Формулировка «если оно известно транспортному оператору» исключена с учетом важности места сдачи для определения применимости проекта документа, как это предусмотрено в пункте 1 проекта статьи 1. Было отмечено, что место сдачи груза в морском контексте часто понимается как порт разгрузки, который не обязательно является конечным пунктом назначения груза. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 39–41; [A/CN.9/1164](#), п. 58.

<sup>48</sup> Роттердамские правила, статья 36 (2)(d). Этот подпункт включен для обеспечения полноты предусмотренного в проекте статьи 4 контрольного перечня, который служит другой цели по сравнению с пунктом 7 проекта статьи 3. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 43–45; [A/CN.9/1164](#), пп. 59–60.

<sup>49</sup> ЦИМ-КОТИФ, статья 7 §1 (o). Этот подпункт предназначен для учета различных сценариев в международной торговле, когда фрахт может быть предварительно оплачен грузоотправителем или грузополучателем, в зависимости, например, от конкретного условия Инкотермс, который они выбрали, или подлежит оплате в момент сдачи груза ([A/CN.9/1127](#), п. 47).

<sup>50</sup> Эта формулировка была включена в квадратных скобках, как разъясняется в сноске 1 выше.

- a) дата или срок сдачи груза в месте сдачи, если они прямо согласованы грузоотправителем и транспортным оператором<sup>51</sup>;
- b) предполагаемый маршрут следования, вид транспорта, места перегрузки и информация, позволяющая отслеживать груз, если они известны на момент выдачи оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи<sup>52</sup>;
- c) законодательство, применимое к договору перевозки, в частности любая международная конвенция, под действие которой попадает договор перевозки<sup>53</sup>; и
- d) любые другие условия, которые грузоотправитель и транспортный оператор могут договориться включить в оборотный грузовой документ или оборотную грузovou электронную запись<sup>54</sup>.

*Статья 5. Недостатки в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи<sup>55</sup>*

1. Отсутствие каких-либо данных, упомянутых в пункте 1 статьи 4, само по себе не влияет на юридический характер документа как оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи при условии, однако, что он подпадает под определение оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи, содержащееся в пункте 4 или пункте 6 статьи 2<sup>56</sup>.
2. Если в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи указана дата, но не указывается ее значение, то такая дата считается датой выдачи оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи. Если не указано иное, то оборотный грузовой документ или оборотная грузовой электронная запись, выданные в качестве отдельного документа в соответствии с пунктом 3 статьи 3, считается выданным одновременно с транспортным документом<sup>57</sup>.

<sup>51</sup> Конвенция о СП, статья 8 (1)(h). Этот подпункт был исключен из обязательного перечня на том основании, что дата или срок сдачи груза больше связаны с вопросами ответственности перевозчика, которые выходят за рамки настоящего документа (A/CN.9/1127, п. 42).

<sup>52</sup> Конвенция о СП, статья 8 (1)(m). Этот подпункт был исключен из обязательного перечня, поскольку транспортный оператор должен иметь право по своему усмотрению выбирать маршрут перевозки и подходящий вид транспорта (A/CN.9/1127, п. 48). Этот подпункт был пересмотрен с целью включения информации, позволяющей отслеживать груз, если она известна на момент выдачи оборотного грузового документа (A/CN.9/1170, п. 112).

<sup>53</sup> Рабочая группа решила сохранить нынешнюю формулировку, учитывая, что в оборотном грузовом документе воспроизводятся определенные положения договора перевозки и, следовательно, информация о праве, применимом к договору перевозки, будет важна для банков (A/CN.9/1127, п. 49; A/CN.9/1164, п. 61).

<sup>54</sup> Например, Роттердамские правила требуют указания названия судна в транспортном документе, включая оборотный транспортный документ, а также указания порта погрузки и порта разгрузки, если они указаны в договоре перевозки (см. ст. 36 (3)(d)). Рабочая группа решила исключить законодательство страны, в которой был выдан оборотный грузовой документ, поскольку такие ссылки являются ненужными и вносят путаницу (A/CN.9/1164, пп. 62–65).

<sup>55</sup> Рабочая группа решила исключить пункт, касающийся ответственности транспортного оператора за действия, совершаемые с мошенническим умыслом, на том основании, что этот вопрос должен решаться согласно соответствующему применимому законодательству (A/CN.9/1127, п. 65).

<sup>56</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила), статья 15, пункт 3. Рабочая группа решила сохранить нынешнюю формулировку и отразить минимальные требования к оборотному грузовому документу в его определении в проекте пункта 4 статьи 2. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 53–57; A/CN.9/1164, пп. 70–74).

<sup>57</sup> Это положение призвано установить стандартное правило для ситуаций, когда в оборотном грузовом документе не указана его дата, а не дополнить перечень недостатков транспортного документа, которые должны рассматриваться в применимых нормах, регулирующих транспортный документ. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 58–61.

3. Если пометка, упомянутая в пункте 2 статьи 3, не содержит дату, с которой транспортный документ служит оборотным грузовым документом или оборотной грузовой электронной записью, то считается, что транспортный документ выполняет эту функцию с даты его выдачи<sup>58</sup>.

4. Если в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи не указана дата принятия груза транспортным оператором в свое ведение, то считается, что груз принят в ведение транспортным оператором в день выдачи оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи<sup>59</sup>.

5. Если в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи не указываются внешний вид и состояние груза в момент его принятия транспортным оператором в свое ведение, то считается, что в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи указано, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его принятия транспортным оператором в свое ведение<sup>60</sup>.

*Статья 6. Доказательственная сила оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи*

1. Транспортный оператор может включить оговорку в отношении любой упомянутой в пункте 1 (d) статьи 4 информации, представленной грузоотправителем и содержащейся в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи, в таком порядке, чтобы указать на то, что:

a) транспортный оператор не несет ответственности за достоверность такой информации, поскольку ему либо фактически известно, либо у него есть разумные основания полагать, что любая такая информация является ложной или вводящей в заблуждение; или

b) транспортный оператор не имеет разумной возможности проверки такой информации<sup>61</sup>.

2. Кроме как в той мере, в какой в отношении информации, представленной грузоотправителем, была сделана оговорка, оборотный грузовой документ или оборотная грузовая электронная запись являются доказательством *prima facie* принятия транспортным оператором в свое ведение груза, как он описан в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи<sup>62</sup>.

3. Если оборотный грузовой документ или оборотная грузовая электронная запись были переданы третьей стороне, действовавшей добросовестно, полагаясь на содержащееся в нем описание груза, доказательство противного,

<sup>58</sup> Были высказаны различные мнения относительно того, может ли транспортный документ стать оборотным грузовым документом после его выдачи. На своей сорок четвертой сессии Рабочая группа решила сохранить нынешнюю формулировку с учетом практической полезности наличия презумпции в положении, например, если после выдачи транспортного документа возникает необходимость внести в него пометку в соответствии с пунктом 2 проекта статьи 3 (A/CN.9/1170, п. 115). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1164, пп. 75–78.

<sup>59</sup> Рабочая группа решила сохранить нынешнюю формулировку (A/CN.9/1127, пп. 58–61; A/CN.9/1164, п. 79).

<sup>60</sup> Роттердамские правила, статья 39 (3); Конвенция о СП, статья 9 (2). Это положение отражает практику морских перевозок и важно для операций по аккредитивам в связи с тем, что большинство коносаментов не содержат каких-либо явных заявлений о внешнем виде и состоянии груза, поскольку банкам обычно требуются «чистые» коносаменты. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 62–63; A/CN.9/1164, п. 80; A/CN.9/1170, п. 116.

<sup>61</sup> Роттердамские правила, статья 40; Конвенция о СП, статья 9 (1). Рабочая группа решила сохранить вариант 1, поскольку он предусматривает автономный режим с четкими правилами о том, какие оговорки может делать транспортный оператор при выдаче оборотного грузового документа. Рабочая группа решила также заменить союз «и» союзом «или», поскольку на практике у транспортных операторов может не быть разумных средств для осмотра груза по ряду причин (A/CN.9/1164, п. 81). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 67–68.

<sup>62</sup> Роттердамские правила, статья 41 (a); Конвенция о СП, статья 10 (a); см. также ЦИМ-КОТИФ, статья 12.

предоставленное транспортным оператором, относительно любой информации в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи не допускается в отношении такой третьей стороны, за исключением случаев, когда в отношении информации, представленной грузоотправителем, была сделана оговорка<sup>63</sup>.

### ГЛАВА 3. ПРАВА, ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДЕРЖАТЕЛЯ

#### *Статья 7. Права держателя по оборотному грузовому документу или оборотной грузовой электронной записи*

1. Лицо, которое становится держателем оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи в соответствии со статьей 11, приобретает, в силу того что оно становится держателем, все права по договору перевозки, как если бы оно выступало стороной этого договора, в том числе:

- a) право требовать сдачи груза в пункте назначения;
- b) право распоряжения; и
- c) право заявлять требование в отношении транспортного оператора<sup>64</sup>.

2. Любые права, упомянутые в пункте 1 выше, которыми обладал грузоотправитель или грузополучатель, в зависимости от обстоятельств, [прекращают действовать]<sup>65</sup> после выдачи оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи<sup>66</sup>.

3. Выдача и передача оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи держателю имеют такие же последствия для целей приобретения прав на груз, как и физическая передача груза при условии, что груз находится в распоряжении транспортного оператора<sup>67</sup>.

<sup>63</sup> Роттердамские правила, статья 41 (b) и (c); Конвенция о СП, статья 10 (b); Multimodal Transport Act of Singapore, article 11 (2). Рабочая группа решила исключить формулировку «включая грузополучателя», поскольку грузополучатель, в отличие от других третьих сторон, будет располагать информацией о грузе и, следовательно, не должен будет действовать, полагаясь на описание груза в оборотном грузовом документе. Это положение было пересмотрено с целью уточнить, что доказательство обратного транспортным оператором не должно быть допустимо только в отношении третьей стороны, которой был передан оборотный грузовой документ. Было отмечено, что это положение должно также защищать страховщика, к которому перешли права страхователя на возмещение ущерба. Секретариат добавил формулировку «за исключением случаев, когда в отношении информации, представленной грузоотправителем, была сделана оговорка» для ясности. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 69–70; A/CN.9/1164, пп. 83–87).

<sup>64</sup> Это положение было пересмотрено и теперь содержит ссылку на «право распоряжения», поскольку этот термин часто используется в транспортных конвенциях, а термин «право контроля» можно спутать с понятием исключительного контроля в электронном контексте. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 71–75; A/CN.9/1164, пп. 88–92).

<sup>65</sup> Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о замене слов «прекращают действовать» словами «не могут быть осуществлены грузоотправителем или грузополучателем, который не является держателем» с учетом проекта статьи 8, в котором для грузоотправителя или грузополучателя предусматривается возможность давать инструкции.

<sup>66</sup> Это положение было включено для того, чтобы отразить, что держателю оборотного грузового документа должны быть предоставлены права контролировать груз в ходе перевозки, и в результате любые ранее существовавшие права на груз перестают существовать. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1164, п. 91.

<sup>67</sup> Проект положений Конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов как первой конвенции системы конвенций Единого железнодорожного права (ECE/TRANS/SC.2/2023/2/Rev.1), статья 38; Будапештская конвенция, касающаяся перевозки грузов по внутренним водным путям (Будапештская конвенция), статья 13 (3). Секретариат исключил слово «отчуждения» из формулировки «для целей приобретения прав на груз», чтобы привести текст в соответствие с цитируемыми положениями. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, достаточна ли нынешняя формулировка для

4. Права и последствия, указанные в пунктах 1 и 3 выше, сохраняются после выдачи оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи и прекращаются, за исключением права, упомянутого в подпункте 1 (с), в момент представления оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи<sup>68</sup>.

5. Для осуществления прав, перечисленных в пункте 1 выше, держатель предъявляет оборотный грузовой документ или оборотную грузовую электронную запись транспортному оператору и идентифицирует себя, если оборотный грузовой документ выдан приказу поименованного лица<sup>69</sup>. [В случае выдачи более одного оригинала оборотного грузового документа [или оборотной грузовой электронной записи]]/[Если в оборотном грузовом документе [или оборотной грузовой электронной записи] указано, что было выдано более одного оригинала]<sup>70</sup>, предъявляются все оригиналы, в противном случае право, упомянутое в подпункте 1 (b), не может быть осуществлено<sup>71</sup>.

6. [Любой запрос, декларация, инструкция, просьба, оговорка или другое сообщение, связанные с передачей оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи или сдачей груза, указанного в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи, могут оформляться с помощью электронных средств связи] [по указанному каналу связи]<sup>72</sup>.

---

того, чтобы оборотный грузовой документ функционировал в качестве товарораспорядительного документа во всех юрисдикционных системах, и не нужна ли прямая ссылка на «товарораспорядительный документ» (см., например, статью 13 (1) Будапештской конвенции). Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), п. 75; [A/CN.9/1164](#), п. 93.

<sup>68</sup> Роттердамские правила, статья 50 (2). Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что на сорок первой сессии была выражена обеспокоенность по поводу того, что увязка прав держателя оборотного грузового документа с представлением оборотного грузового документа может оказаться проблематичной, если оборотный грузовой документ, например, морской коносамент, возможно, еще не был отправлен в пункт назначения на момент прибытия груза ([A/CN.9/1127](#), п. 77). Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 76–77; [A/CN.9/1164](#), п. 94.

<sup>69</sup> Роттердамские правила, статья 51 (3)(с). Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о необходимости адаптировать этот пункт с учетом электронного контекста ([A/CN.9/1127](#), п. 78). В ходе сорок третьей сессии определенную поддержку получило предложение установить дифференцированные правила для предъявления оригиналов оборотных грузовых документов и предусмотреть исключение для оборотных грузовых документов с именным индоссаментом ([A/CN.9/1164](#), п. 95). Рабочая группа, возможно, пожелает принять во внимание, что в соответствии с подпунктом 1 (a)(i) статьи 47 Роттердамских правил требование надлежащим образом идентифицировать себя при предъявлении требования о сдаче не распространяется на держателя ордера документа с бланковым индоссаментом или документ на предъявителя, как указано в подпункте 10 (a)(ii) статьи 1. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 76–77.

<sup>70</sup> Формулировки в двух квадратных скобках отражают различные подходы, применяемые Рабочей группой в отношении проектов статей 11 (2) и 16 (1)(a).

<sup>71</sup> Роттердамские правила, статья 51 (3)(с). Это положение было пересмотрено, чтобы уточнить, что для осуществления права распоряжения, упомянутого в пункте 1, следует предъявить все оригиналы ([A/CN.9/1164](#), п. 93). Секретариат не включил никакой ссылки на пункт 3, поскольку осуществление имущественных прав (например, права залога груза) должно осуществляться в соответствии с процедурой, установленной в соответствующем внутреннем законодательстве (например, законодательстве об обеспеченных сделках), а не в настоящем документе об оборотных грузовых документах.

<sup>72</sup> Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающийся электронной накладной (e-CMR), статья 2 (1). Рабочая группа, возможно, пожелает принять во внимание, что на сорок первой сессии была выражена определенная поддержка исключению этого пункта на том основании, что способ передачи сообщения 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 также 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 свое право по оборотному грузовому

*Статья 8. Недостающая информация, инструкции или документы*<sup>73</sup>

Если для выполнения своих обязательств [в соответствии с Конвенцией]<sup>74</sup> транспортному оператору необходимы информация, инструкции или документы, касающиеся груза, то транспортный оператор запрашивает эти информацию, инструкции или документы у держателя оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи. Если транспортный оператор, предприняв разумные усилия, не может получить эти инструкции в течение разумного периода времени, то транспортный оператор действует в соответствии с договором перевозки<sup>75</sup>.

*Статья 9. Ответственность держателя*

1. Держатель оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи, не являющийся грузоотправителем и не осуществляющий каких-либо прав по договору перевозки, не принимает на себя никаких обязательств в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи<sup>76</sup>.

2. Держатель, не являющийся грузоотправителем и осуществляющий право распоряжения в соответствии с пунктом 1 (b) статьи 7 настоящей Конвенции, принимает на себя любое обязательство, которое может возникнуть в связи с осуществлением этого права по договору перевозки<sup>77</sup>.

---

документу, независимо от конкретных механизмов осуществления права распоряжения в соответствии с действующими международными конвенциями, касающимися перевозки грузов (например, включение инструкций в сам транспортный документ). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, п. 79; A/CN.9/1164, пп. 96–97.

<sup>73</sup> Роттердамские правила, статья 55. Это положение было включено после того, как Рабочая группа решила исключить ссылку на способ уведомления транспортного оператора о передаче оборотного грузового документа в проекте статьи 4, касающемся содержания оборотного грузового документа (A/CN.9/1127, п. 35). Название этого положения было пересмотрено, чтобы лучше отразить его содержание (A/CN.9/1170, п. 17).

<sup>74</sup> Делается ссылка на Конвенцию, а не на договор перевозки, чтобы лучше отразить сферу применения проекта документа (A/CN.9/1170, пп. 13 и 17). Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть возможность исключения слов «в соответствии с Конвенцией», учитывая, что необходимость для транспортного оператора запрашивать информацию, инструкции или документы, касающиеся грузов, с большей вероятностью возникнет в связи с исполнением его обязательства по договору перевозки.

<sup>75</sup> Делается ссылка на договор перевозки во избежание возможных коллизий с существующими режимами. Термин «договор перевозки» следует толковать как включающий любое специальное соглашение между сторонами и право, применимое к договору перевозки. Это положение было пересмотрено для включения требования к транспортному оператору прилагать разумные усилия в целях получения информации, инструкций или документов от держателя оборотного грузового документа. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 87–89; A/CN.9/1170, пп. 14 и 17.

<sup>76</sup> Роттердамские правила, статья 58 (1). Это положение включено по просьбе Рабочей группы (A/CN.9/1127, п. 90). Делается ссылка на любые обязательства по договору перевозки, поскольку проект документа не налагает никакой ответственности на держателя оборотного грузового документа (A/CN.9/1170, п. 22).

<sup>77</sup> Роттердамские правила, статья 58 (2). Секретариат включил это положение, чтобы устранить обеспокоенность по поводу того, что проект документа не содержит каких-либо положений о том, кто оплачивает расходы, понесенные транспортным оператором при выполнении инструкций, данных держателем оборотного грузового документа (A/CN.9/1164, п. 98). Ссылка на «в той степени, в которой такие обязательства включены в оборотный грузовой документ или могут вытекать из него» была исключена на том основании, что, если держатель дал инструкции перевозчику, он должен знать, что такие действия будут иметь последствия. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1170, пп. 19–22.

*Статья 10. Сдача груза*<sup>78</sup>

1. Сдачи груза можно требовать от транспортного оператора только против представления оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи с надлежащим индоссаментом, если это необходимо [и после того, как держатель идентифицирует себя [если оборотный грузовой документ или оборотная грузовой электронной записи выданы приказу поименованного лица]]<sup>79</sup>.
2. [В случае выдачи более одного оригинала оборотного транспортного документа [или оборотной грузовой электронной записи]]/[Если в оборотном грузовом документе [или оборотной грузовой электронной записи] указано, что было выдано более одного оригинала]<sup>80</sup>, достаточно представления одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными<sup>81</sup>.
3. По просьбе транспортного оператора держатель подтверждает получение груза от транспортного оператора. Транспортный оператор может отказать в сдаче груза, если держатель отказывается подтвердить его получение<sup>82</sup>.

*Статья 11. Передача прав по оборотному грузовому документу или оборотной грузовой электронной записи*<sup>83,84</sup>

1. Держатель передает права, закрепленные в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи, путем передачи другому лицу:
  - a) на основе надлежащего индоссамента либо такому лицу, либо в бланковой форме, если документ является ордерным; или
  - b) без индоссамента, если: i) оборотный грузовой документ или оборотная грузовой электронной записи выданы приказу поименованного лица и передача осуществляется между первым держателем и поименованным лицом; или

<sup>78</sup> Рабочая группа решила исключить последний пункт, в котором предусматривалось, что «Другие аспекты сдачи груза держателю регулирует право, применимое к договору перевозки» при том понимании, что этот вопрос уже рассматривается в пунктах 2 и 3 проекта статьи 1 (A/CN.9/1170, п. 26).

<sup>79</sup> Рабочая группа решила исключить ссылку на представление транспортного документа, поскольку оборотный грузовой документ должен быть единственным документом, необходимым для получения груза, чтобы обеспечить его оборотность. Рабочая группа решила также исключить слова «надлежащим образом» при том понимании, что это не направлено на изменение материального стандарта, подлежащего применению для идентификации держателя, как указано в статье 47 Роттердамских правил. Было отмечено, что четкое требование идентификации держателя оборотного грузового документа, выданного приказу поименованного лица, соответствует морской практике, отраженной в статье 47 Роттердамских правил. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 91–93; A/CN.9/1170, пп. 23–26.

<sup>80</sup> Формулировки в двух квадратных скобках отражают различные подходы, применяемые Рабочей группой в отношении проектов статей 11 (2) и 16 (1)(a).

<sup>81</sup> Роттердамские правила, статья 47 (1)(c). Это положение отражает практику морского сектора выдавать коносамент в трех оригинальных экземплярах и требовать предъявления только одного оригинала при требовании сдать груз A/CN.9/1134, п. 15).

<sup>82</sup> Роттердамские правила, статья 44. Рабочая группа решила исключить формулировку «таким образом, как это принято в месте сдачи груза», поскольку оборотный грузовой документ будет новым документом и, следовательно, еще не создано никакого обычая (A/CN.9/1134, п. 16).

<sup>83</sup> Чтобы прояснить взаимосвязь между коммерческим использованием оборотного грузового документа и правовыми и нормативными требованиями к таможенной очистке и импортно-экспортным формальностям, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, какие документы будут проверять таможенные и другие органы соответствующих стран (т. е. транспортный документ, оборотный грузовой документ или оба документа) и в какой степени они должны будут признать переход прав на груз по оборотному грузовому документу (A/CN.9/1127, п. 85).

<sup>84</sup> Рабочая группа решила заменить требование об одновременной передаче оборотного грузового документа и транспортного документа положением, которое предоставит держателю оборотного грузового документа право требовать копию транспортного документа (см. сноску 26). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1170, пп. 34–38.

ii) документ является документом на предъявителя или документом с бланковым индоссаментом<sup>85</sup>.

2. Если в оборотном грузовом документе [или оборотной грузовой электронной записи] указано, что было выдано более одного оригинала, все оригиналы передаются предполагаемому держателю для осуществления передачи прав по оборотному грузовому документу [или оборотной грузовой электронной записи]<sup>86</sup>.

#### **ГЛАВА 4. ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВЫДАЧИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБОРОТНОЙ ГРУЗОВОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ЗАПИСИ<sup>87</sup>**

##### *Статья 12. Электронная подпись<sup>88</sup>*

Для целей настоящей Конвенции оборотная грузовая электронная запись или ее индоссирование считаются подписанными, если используется надежный метод для идентификации подписавшего лица и указания намерения этого лица в отношении информации, содержащейся в оборотной грузовой электронной записи.

<sup>85</sup> Роттердамские правила, статья 57 (1). Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 80–85; [A/CN.9/1170](#), пп. 28–31.

<sup>86</sup> Это положение было пересмотрено, чтобы увязать переход прав держателя с физическим вручением оборотного грузового документа. Слово «вручаются» было впоследствии заменено словом «передаются», поскольку последнее подразумевает физическое вручение плюс индоссамент при необходимости. Это положение было далее пересмотрено, чтобы сослаться на заявление в оборотном грузовом документе о том, что было выдано более одного оригинала ([A/CN.9/1170](#), пп. 32–33). Предыдущие обсуждения см. ([A/CN.9/1127](#), п. 86).

<sup>87</sup> Рабочая группа решила i) исключить общее положение о принципе недискриминации, на том основании, что в отличие от предыдущих текстов ЮНСИТРАЛ по электронной торговле проект документа создает новый вид документа и устанавливает условия его действительности ([A/CN.9/1170](#), пп. 47–49); ii) исключить положение, требующее согласия транспортного оператора и грузоотправителя для выдачи и использования оборотных электронных грузовых записей, и включить ссылку на оборотную электронную грузовую запись в проект статьи 3.1 и все другие соответствующие положения ([A/CN.9/1170](#), п. 50).

<sup>88</sup> Рабочая группа решила заменить требование в отношении подписи, содержащееся в e-CMR, положением, основанным на статье 9 ТЗЭПЗ и пунктах 3 и 4 статьи 6 Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронных подписях (2001 год).

*Статья 13. Идентификация, контроль, оценка целостности*<sup>89</sup>

1. Для выдачи и использования оборотной грузовой электронной записи используется надежный метод:

- а) для идентификации этой электронной записи как оборотной грузовой электронной записи;
- б) для обеспечения возможности контроля над этой электронной записью с момента ее выдачи до момента полной утраты ею юридической силы или действительности; и
- в) для сохранения целостности этой электронной записи<sup>90</sup>.

2. Критерием оценки целостности является сохранение информации, содержащейся в оборотной грузовой электронной записи, включая любое санкционированное изменение, происходящее с момента ее создания до момента полной утраты ею юридической силы или действительности, в полном и неизменном виде, за исключением любого изменения, происходящего в обычном процессе передачи, хранения и демонстрации<sup>91</sup>.

*Статья 14. Владение оборотной грузовой электронной записью*<sup>92</sup>

Для целей настоящей Конвенции,

- а) лицо считается владеющим оборотной грузовой электронной записью, если используется надежный метод:
  - i) для установления исключительного контроля над этой оборотной грузовой электронной записью лицом; и
  - ii) для идентификации этого лица как лица, осуществляющего контроль<sup>93</sup>;
- б) владение оборотной электронной грузовой записью передается путем передачи исключительного контроля над оборотной грузовой электронной записью<sup>94</sup>.

*Статья 15. Индоссамент*

Для целей настоящей Конвенции оборотная грузовая электронная запись считается индоссированной, если информация, необходимая для индоссамена, включена в оборотную грузовую электронную запись таким образом, что она становится доступной для последующего использования, и эта запись подписана в соответствии со статьей 12<sup>95</sup>.

<sup>89</sup> Это положение было пересмотрено, чтобы привести тексты в большее соответствие со статьей 10 ТЗЭПЗ. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1170](#), пп. 55–57.

<sup>90</sup> ТЗЭПЗ, статья 10 (1).

<sup>91</sup> ТЗЭПЗ, статья 10 (2).

<sup>92</sup> Это положение было пересмотрено, чтобы привести тексты в большее соответствие со статьей 11 ТЗЭПЗ ([A/CN.9/1170](#), п. 55). С учетом такого пересмотра Рабочая группа решила исключить положение о передаче прав по оборотной грузовой электронной записи ([A/CN.9/1170](#), п. 65).

<sup>93</sup> ТЗЭПЗ, статья 11 (1).

<sup>94</sup> ТЗЭПЗ, статья 11 (2).

<sup>95</sup> Это положение было пересмотрено для включения правил о функциональной эквивалентности требований в отношении письменной формы и подписи ([A/CN.9/1170](#), п. 66). Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1134](#), пп. 34–37.

*Статья 16. Замена оборотного грузового документа оборотной  
грузовой электронной записью и наоборот*<sup>96</sup>

1. Если выдан оборотный грузовой документ и транспортный оператор и держатель договариваются заменить этот документ оборотной грузовой электронной записью:

а) держатель представляет оборотный грузовой документ или все его экземпляры, если было выдано более одного оригинала<sup>97</sup>, транспортному оператору;

б) транспортный оператор выдает держателю оборотную грузовую электронную запись, в которой воспроизводится вся информация, включенная в оборотный грузовой документ, и содержится заявление о том, что она заменяет оборотный грузовой документ<sup>98</sup>; и

с) используется надежный метод для такого изменения<sup>99</sup>.

2. Если выдана оборотная грузовая электронная запись и транспортный оператор и держатель договариваются заменить эту оборотную грузовую электронную запись оборотным грузовым документом<sup>100</sup>:

а) транспортный оператор выдает держателю взамен оборотной грузовой электронной записи оборотный грузовой документ, в котором воспроизводится вся информация, включенная в оборотную грузовую электронную запись и содержится заявление о том, что он заменяет оборотную грузовую электронную запись; и

б) используется надежный метод для такого изменения<sup>101</sup>.

3. После выдачи оборотной грузовой электронной записи в соответствии с пунктом 1 оборотный грузовой документ перестает действовать и полностью утрачивает юридическую силу или действительность<sup>102</sup>.

4. После выдачи оборотного грузового документа в соответствии с пунктом 2 оборотная грузовая электронная запись перестает действовать и полностью утрачивает юридическую силу или действительность<sup>103</sup>.

5. Изменение носителя в соответствии с пунктами 1 и 2 не затрагивает прав и обязательств сторон<sup>104</sup>.

*Статья 17. Общий стандарт надежности*<sup>105</sup>

Для целей статей [12–14 и 16] метод, о котором идет речь:

а) является настолько надежным, насколько это соответствует цели выполнения функций, для которых этот метод используется, с учетом всех соответствующих обстоятельств, и которые могут включать:

<sup>96</sup> Роттердамские правила, статья 10; ТЗЭПЗ, статьи 17 и 18. Это положение было пересмотрено, чтобы привести тексты в большее соответствие со статьями 17 и 18 ТЗЭПЗ (A/CN.9/1170, п. 70).

<sup>97</sup> Рабочая группа не поддержала предложение предусмотреть, что держатель обязан сдать все экземпляры оборотного грузового документа лишь в том случае, если в самом документе указано, что он выдан в нескольких экземплярах (A/CN.9/1170, п. 68).

<sup>98</sup> Это положение было пересмотрено для включения требования о воспроизведении в оборотном грузовом документе всей информации, включая оговорки, сделанные транспортным оператором, и информацию о всей цепочке индоссаментов (A/CN.9/1170, п. 69).

<sup>99</sup> Роттердамские правила, статья 10 (1); ТЗЭПЗ, статьи 17 (1) и 17 (2).

<sup>100</sup> Рабочая группа решила исключить возможность изменения носителя, которая закрепляется как право держателя оборотного грузового документа.

<sup>101</sup> Роттердамские правила, статья 10 (2); ТЗЭПЗ, статьи 18 (1) и 18 (2).

<sup>102</sup> ТЗЭПЗ, статья 17 (3).

<sup>103</sup> ТЗЭПЗ, статья 18 (3).

<sup>104</sup> ТЗЭПЗ, статьи 17 (4) и 18 (4).

<sup>105</sup> Это положение было пересмотрено, чтобы привести тексты в большее соответствие со статьей 12 ТЗЭПЗ (A/CN.9/1170, п. 60).

- 
- i) любые операционные правила, касающиеся оценки надежности;
  - ii) гарантию целостности данных;
  - iii) способность предотвращать несанкционированный доступ к системе и ее несанкционированное использование;
  - iv) безопасность аппаратного и программного обеспечения;
  - v) регулярность и объем аудита, проводимого независимым органом;
  - vi) наличие заявления, сделанного надзорным органом, аккредитуемым органом или на основе добровольной схемы в отношении надежности этого метода;
  - vii) любой применимый отраслевой стандарт; или<sup>106</sup>
- b) фактически доказал выполнение этой функции им самим или с помощью также других доказательств<sup>107</sup>.
- 

---

<sup>106</sup> ТЗЭПЗ, статья 12 (а).

<sup>107</sup> ТЗЭПЗ, статья 12 (b).