



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
6 January 2025
Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа VI (Оборотные грузовые документы)
Сорок шестая сессия
Нью-Йорк, 17–21 марта 2025 года

Оборотные грузовые документы

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	3
II. Организация будущей работы	3
Приложение	4
Проект конвенции об оборотных грузовых документах	4
ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	4
Статья 1. Сфера применения	4
Статья 2. Определения	5
ГЛАВА 2. ВЫДАЧА, СОДЕРЖАНИЕ И ЮРИДИЧЕСКАЯ СИЛА ОБОРОТНОГО ГРУЗОВОГО ДОКУМЕНТА ИЛИ ОБОРОТНОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ГРУЗОВОЙ ЗАПИСИ	7
Статья 3. Выдача оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи	7
Статья 4. Содержание оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи	10
Статья 5. Недостатки в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи	12
Статья 6. Доказательственная сила оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи	13
ГЛАВА 3. ПРАВА, ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДЕРЖАТЕЛЯ	14
Статья 7. Права держателя по оборотному грузовому документу или оборотной грузовой электронной записи	14
Статья 8. Недостающая информация, инструкции или документы	16



Статья 9. Ответственность держателя	16
Статья 10. Сдача груза	17
Статья 11. Передача прав по оборотному грузовому документу или оборотной грузовой электронной записи	18
ГЛАВА 4. ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВЫДАЧИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБОРОТНОЙ ГРУЗОВОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ЗАПИСИ	19
Статья 12. Требования к оборотной грузовой электронной записи	19
Статья 13. Требования к содержанию	20
Статья 14. Требования в отношении подписи.	20
Статья 15. Требования в отношении владения	20
Статья 16. Требования в отношении индоссирования	20
Статья 17. Изменение носителя	21
Статья 18. Общий стандарт надежности	21
ГЛАВА 5. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ	22
Статья 19. Депозитарий	22
Статья 20. Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение	22
Статья 21. Участие региональных организаций экономической интеграции	22
Статья 22. Множественность правовых систем	23
Статья 23. Процедура и последствия заявлений	23
Статья 24. Вступление в силу	24
Статья 25. Внесение поправок	24
Статья 26. Денонсация	25

I. Введение

1. Справочная информация о проекте по теме оборотных документов смешанной перевозки, который был передан Рабочей группе Комиссией на ее пятьдесят пятой сессии¹, приводится в предварительной повестке дня сорок третьей сессии Рабочей группы (A/CN.9/WG.VI/WP.99, пп. 5–8). Настоящая записка содержит пересмотренный аннотированный свод проектов положений новой конвенции об оборотных грузовых документах, подготовленный секретариатом с учетом обсуждений Рабочей группы, состоявшихся на ее предыдущих сессиях.

II. Организация будущей работы

2. Рабочая группа, возможно, пожелает использовать пересмотренные проекты положений новой конвенции об оборотных грузовых документах, содержащиеся в приложении к настоящей записке, в качестве основы для обсуждений на ее сорок шестой сессии. После завершения обсуждения Рабочая группа, возможно, пожелает поручить секретариату подготовить новый пересмотренный вариант проектов положений новой конвенции об оборотных грузовых документах для рассмотрения Комиссией на ее пятьдесят восьмой сессии, которую намерено провести в Вене 7–25 июля 2025 года.

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

Приложение

Проект конвенции 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 хорошо заметное примечание со ссылкой на настоящую Конвенцию,]¹ в связи с международной перевозкой грузов² [одним или несколькими видами транспорта]³, если:

а) указанное в договоре перевозки место принятия груза транспортным оператором в свое ведение находится в одном из государств-участников или

б) указанное в договоре перевозки место сдачи груза транспортным оператором находится в одном из государств-участников⁴.

2. Настоящая Конвенция не затрагивает применения любой международной конвенции или национального закона, относящихся к регулированию и контролю транспортными операциями⁵.

¹ Рабочая группа подробно обсудила предложение упомянуть в определении оборотного грузового документа о том, что в нем обязательно должна содержаться прямая ссылка «на настоящую Конвенцию» или аналогичная формулировка. 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 хорошо заметное примечание со ссылкой на проект нового документа. Вариант 2 состоит в решении этого вопроса в определении оборотного грузового документа в пункте 4 проекта статьи 2 путем установления обязательного требования. Вариант 3 предполагает включение ссылки на проект нового 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).

² 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).

³ Секретариат включил эту формулировку для ясности.

⁴ Конвенция 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.

⁵ 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 законодательством⁶.

Статья 2. Определения⁷

Для целей настоящей Конвенции:

1. «Грузоотправитель» означает любое лицо, с которым транспортный оператор заключил договор перевозки⁸.
2. «Грузополучатель» означает лицо, указанное в договоре перевозки как лицо, уполномоченное на получение груза⁹.
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, является предъявителем такого документа¹⁰; [или лицо, осуществляющее контроль над оборотной грузовой электронной записью]¹¹.
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, указывается, что указанный в этом документе груз принят в ведение транспортным оператором и отправлен приказу держателя¹²; [b) свидетельствует о наличии

⁶ 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).

⁷ Определения терминов «фактический перевозчик», «международная перевозка грузов» и «право распоряжения» были исключены из предыдущих проектов. Рабочая группа отложила рассмотрение определенных 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).

⁸ 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).

⁹ 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).

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

¹¹ 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). Секретариат сохранил эту формулировку, что Рабочая группа, возможно, пожелает учесть при рассмотрении статьи 15 (требования применительно к владению).

¹² 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.

договора перевозки или содержит такой договор¹³; и с) содержит хорошо заметное примечание со ссылкой на настоящую Конвенцию]¹⁴.

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 нет¹⁵.

6. [«Оборотная грузовая электронная запись» означает оборотный грузовой документ, выданный в форме электронной записи, которая отвечает требованиям статьи 12]. [«Электронный оборотный грузовой документ» означает оборотный грузовой документ, который отвечает требованиям статьи 12]^{16,17}.

7. [«Передача» оборотной грузовой электронной записи означает передачу исключительного контроля над такой записью]¹⁸.

8. «Договор перевозки» означает договор, по которому транспортный оператор за вознаграждение обязуется осуществить международную перевозку груза¹⁹.

¹³ Секретариат добавил формулировку «свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор» в квадратных скобках с учетом решения Рабочей группы предусмотреть в пункте 1 статьи 7, что держатель оборотного грузового документа приобретет все права по договору перевозки, о наличии которого свидетельствует оборотный грузовой документ (A/CN.9/1199, п. 23).

¹⁴ Эта формулировка была включена в квадратных скобках, что разъясняется в сноске 1 выше.

¹⁵ Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях (ТЗЭПЗ), статья 2.

¹⁶ На сорок пятой сессии Рабочая группа заслушала предложение избегать упоминания «оборотных грузовых электронных записей» рядом с «оборотными грузовыми документами» и решила обсудить этот вопрос при рассмотрении определений этих терминов, содержащихся в статье 2 (A/CN.9/1199, п. 13). Например, в качестве варианта можно было бы решить этот вопрос, расширив сферу охвата определения «оборотного грузового документа» и включив в нее электронную форму, благодаря чему термин «оборотный грузовой документ» получил бы нейтральное с точки зрения носителя значение. Такой подход применяется в текстах, разработанных недавно Комиссией, в частности в Конвенции Организации Объединенных Наций о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения («Конвенция ПССР») (о сертификатах продажи на основании судебного решения см. *Конвенцию Организации Объединенных Наций о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения с пояснительной запиской, подготовленной Секретариатом ЮНСИТРАЛ* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.23.V.7), п. 164) и Типовом законе ЮНСИТРАЛ/УНИДРУА о складских расписках (пункт 2 статьи 1 которого гласит, что «складская расписка» может являться электронной записью или бумажным документом). Ранее в работе ЮНСИТРАЛ по теме оборотных транспортных документов в электронной форме не приветствовались упоминания «электронного документа» и аналогичных терминов, таких как «электронный коносамент», из-за ассоциации термина «документ» с бумажной формой (см., например, A/CN.9/390, п. 46; A/CN.9/387, п. 31; A/CN.9/WG.IV/WP.69, п. 87), однако в последовавший период эти термины, по всей видимости, получили более широкое признание. При таком подходе термин «оборотная грузовая электронная запись» можно было бы заменить термином «электронный оборотный грузовой документ» (или «ЭОГД»). В качестве другого варианта можно было бы сохранить термин «оборотная электронная грузовая запись», но включить положение о толковании (например, дополнительный пункт в статью 2), которое гласило бы, что для удобства ссылки на «оборотные грузовые документы» охватывают «оборотные электронные грузовые записи».

¹⁷ Формулировка «которая отвечает требованиям статьи 12» добавлена с целью обеспечить согласованность с подходом, используемым в определении «электронной передаваемой записи» в статье 2 ТЗЭПЗ.

¹⁸ Роттердамские правила, статья 1 (22). Это положение заключено в квадратные скобки для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой, поскольку аналогичный вопрос затрагивается в проекте статьи 15 (A/CN.9/1170, п. 87).

¹⁹ Роттердамские правила, статья 1 (1); Конвенция о СП, статья 1 (3). Ссылка на «фрахт» была заменена словом «вознаграждение», поскольку некоторые договоры перевозки могут

9. «Транспортный документ» означает документ, который:

- а) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор;
- б) свидетельствует о принятии груза для перевозки в соответствии с договором перевозки²⁰.

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 нет²¹.

ГЛАВА 2. ВЫДАЧА, СОДЕРЖАНИЕ И ЮРИДИЧЕСКАЯ СИЛА ОБОРОТНОГО ГРУЗОВОГО ДОКУМЕНТА ИЛИ ОБОРОТНОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ГРУЗОВОЙ ЗАПИСИ²²

Статья 3. Выдача оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи^{23,24}

1. Если это согласовано между транспортным оператором и грузоотправителем, транспортный оператор выдает оборотный грузовой документ или оборотную грузовую электронную запись в соответствии с положениями настоящей

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.

²⁰ 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.

²¹ 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).

²² Название и содержание главы 2 были пересмотрены с целью включения в проект пункта 1 статьи 3 и во все другие соответствующие положения ссылки на оборотную грузовую электронную запись ([A/CN.9/1170](#), п. 50).

²³ 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 требоваться не будет. Было проведено различие между данным двуединым подходом и дуалистической документарной системой, применяемой к оборотному коносаменту смешанной перевозки Международной федерации экспедиторских ассоциаций (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, 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.

²⁴ Рабочая группа решила исключить последний пункт, содержащий требование указывать количество экземпляров оригиналов в случае, когда выдается несколько оригиналов, а также требование пометить любые копии как таковые. Было сочтено, что в этом пункте нет необходимости, поскольку положений пункта 5 статьи 7 и пункта 2 статьи 10 уже достаточно для того, чтобы побудить транспортного оператора к указанию количества экземпляров в каждом оборотном грузовом документе, выдаваемом в нескольких оригиналах. Также было сочтено, что от него нет толка, поскольку в нем не разъясняются правовые последствия невыполнения данного требования, что в свою очередь может быть использовано в качестве аргумента для признания этого документа недействительным ([A/CN.9/1199](#), пп. 89–92). 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.

Конвенции, когда транспортный оператор принимает груз в свое ведение²⁵. Транспортный оператор может также выдать оборотный грузовой документ или оборотную грузовую электронную запись на более позднем этапе путем включения примечания в существующий транспортный документ в соответствии с пунктом 2 ниже²⁶.

2. В отсутствие иной договоренности 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 на видном месте:

а) такую формулировку, как «приказу», «оборотный», или эквивалентное выражение²⁷, и

б) примечание, внесенное и подписанное транспортным оператором и указывающее, что транспортный документ служит оборотным грузовым документом или оборотной грузовой электронной записью с указанной датой и ссылкой на настоящую Конвенцию²⁸.

3. 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 грузоотправителем²⁹. [В оборотный грузовой документ или оборотную грузовую электронную запись

²⁵ Конвенция о СП, статья 5 (1). Нынешняя формулировка отражает понимание того, что предполагаемая доказательная сила такого оборотного документа потребует выдачи документа в момент отгрузки. Рабочая группа отклонила предложение о том, чтобы установить для транспортного оператора конкретное требование выдавать оборотный грузовой документ «грузоотправителю», поскольку при определенных обстоятельствах он будет выдаваться документарному грузоотправителю. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 14–15; A/CN.9/1134, п. 56; A/CN.9/1164, п. 27; A/CN.9/1199, пп. 77–78.

²⁶ Рабочая группа решила сохранить второе предложение для обеспечения согласованности с презумпцией в пункте 4 проекта статьи 5 и просила секретариат доработать эту формулировку. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1170, п. 115; A/CN.9/1199, п. 78.

²⁷ Рабочая группа может при желании рассмотреть вопрос о замене требования в пункте а) требованием о том, что транспортный документ должен соответствовать определению оборотного грузового документа, содержащемуся в пункте 4 проекта статьи 2.

²⁸ 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 такого примечания и что оно должно быть хорошо заметным. Этот пункт был дополнительно пересмотрен для уточнения того, что примечание должно вноситься транспортным оператором, и для включения требований к информации в оборотном грузовом документе, изложенных в пункте 4 проекта статьи 2. Секретариат внес редакционные изменения в пункты 2–4 с целью уточнить, что пункт 2 устанавливает стандартное правило (A/CN.9/1199, п. 83). 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; A/CN.9/1199, пп. 79–81.

²⁹ 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.

добавляется хорошо заметное примечание со ссылкой на настоящую Конвенцию]^{30,31};

b) транспортный оператор подтверждает выдачу такого оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи путем добавления в необоротный транспортный документ соответствующего хорошо заметного примечания³²;

c) транспортный оператор предоставляет держателю оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи копию транспортного документа по запросу³³.

4. Если транспортный документ не был выдан, транспортный оператор выдает оборотный грузовой документ или оборотную грузовую электронную запись, которые содержат хорошо заметное примечание со ссылкой на настоящую Конвенцию, если это согласовано между транспортным оператором и грузоотправителем³⁴.

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 запись³⁵.

6. Оборотный грузовой документ или оборотная грузовая электронная запись оформляются как ордерный документ или ордерный документ на поименованное лицо³⁶. Если в оборотном грузовом документе или оборотной электронной

³⁰ Рабочая группа решила i) заменить требование воспроизводить все данные, указанные в транспортном документе, требованием указывать четкую ссылку на транспортный документ; и ii) перенести это новое требование в пункт 1 проекта статьи 4, касающийся содержания оборотных грузовых документов (A/CN.9/1199, пп. 82–83). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1134, п. 75; A/CN.9/1164, пп. 66–68; A/CN.9/1170, п. 113.

³¹ Этот пункт был пересмотрен с целью уточнить, что примечания следует делать и в оборотном грузовом документе, выданном в качестве отдельного документа, и в соответствующем транспортном документе, подтверждающем выдачу оборотного грузового документа (A/CN.9/1164, п. 37).

³² Рабочая группа решила включить требование о том, что транспортный оператор обязан добавлять в транспортный документ примечание для подтверждения выдачи оборотного грузового документа вместо того, чтобы увязывать действительность оборотного грузового документа с наличием в транспортном документе соответствующего примечания. 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.

³³ 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).

³⁴ Рабочая группа решила сохранить этот пункт, сняв с него квадратные скобки (A/CN.9/1199, п. 84). 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).

³⁵ Секретариат включил эту формулировку, чтобы снять обеспокоенность по поводу того, что проект документа прямо не запрещает выдачу двух оборотных документов на 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; A/CN.9/1199, пп. 85–87.

³⁶ Конвенция о СП, статья 6 (1)(а). Было отмечено, что проект документа не будет охватывать «именные» коносаменты. Рабочая группа решила не предусматривать возможность выдачи документов на предъявителя из-за потенциальной опасности злоупотреблений и риска отмывания денег (A/CN.9/1199, пп. 53–54). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 23–24; A/CN.9/1134, п. 73; A/CN.9/1164, пп. 41–44.

грузовой записи не указано, выдаются ли они приказу или приказу поименованного лица, то считается, что они выдаются приказу держателя³⁷.

*Статья 4. Содержание оборотного грузового документа
или оборотной грузовой электронной записи³⁸*

1. Оборотный грузовой документ или оборотная грузовая электронная запись содержат указание на³⁹:

- a) наименование и адрес транспортного оператора⁴⁰;
- b) наименование и адрес грузоотправителя⁴¹;
- c) общий характер груза, 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 иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем^{42,43};
- d) внешний вид и состояние груза в момент его принятия транспортным оператором в свое ведение⁴⁴;
- e) место и дату принятия груза транспортным оператором в свое ведение⁴⁵;

³⁷ Рабочая группа решила включить презумпцию с целью упростить толкование оборотного грузового документа, если в нем не указано, является ли он ордерным документом или выдан приказу поименованного лица (A/CN.9/1199, п. 88).

³⁸ 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).

³⁹ Целью этого пункта является установление обязательного перечня сведений, которые должны 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 каких-либо таких сведений 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. Рабочая группа решила исключить указание на наименование и адрес грузополучателя, поскольку такое требование может негативно сказаться на оборотоспособности оборотных грузовых документов, даже если оно будет сопровождаться такими оговорками, как «если это требуется» или «если они предоставлены» (A/CN.9/1199, пункты 98–99). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 27–30, 33; A/CN.9/1134, п. 76; A/CN.9/1170, пп. 108 и 109.

⁴⁰ Роттердамские правила, статья 36 (2)(b). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 31–32.

⁴¹ 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).

⁴² 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, Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов 2016 года (ЦИМ-КОТИФ), статья 7 §1 (з), и СМГС, статья 9 и приложение 2.

⁴³ Внимание Рабочей группы было обращено на различающиеся требования по этому вопросу в разных 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.

⁴⁴ Роттердамские правила, статьи 36 (2)(a) и 36 (4). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1134, п. 77; A/CN.9/1164, пп. 52–55; A/CN.9/1170, п. 110.

⁴⁵ Роттердамские правила, статьи 36 (2)(c) и 36 (3)(c). Рабочая группа решила исключить ссылку на погрузку груза, поскольку различие между погрузкой и принятием в свое

f) место и дата выдачи оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи и транспортного документа, если они выдаются отдельно⁴⁶;

g) хорошо заметная отсылка к соответствующему транспортному документу, если они выдаются отдельно⁴⁷;

h) место сдачи груза⁴⁸;

i) количество оригиналов оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи⁴⁹;

j) заявление о том, что фрахт был предварительно оплачен, или указание на то, подлежит ли фрахт оплате грузополучателем⁵⁰;

k) [хорошо заметное примечание со ссылкой на настоящую Конвенцию]⁵¹.

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

a) дата или срок сдачи груза в месте сдачи, если они прямо согласованы грузоотправителем и транспортным оператором⁵²;

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 записи⁵³;

ведение вытекает из Инкотермс Международной торговой палаты (МТП), что может не требоваться в данном контексте. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 36–37.

⁴⁶ Этот подпункт был пересмотрен, чтобы уточнить, что всегда следует указывать место и дату выдачи оборотного грузового документа. В порядке напоминания 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.

⁴⁷ См. сноску 30 выше.

⁴⁸ ЦИМ-КОТИФ, статья 7 §1 (е), 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.

⁴⁹ Роттердамские правила, статья 36 (2)(d). Рабочая группа договорилась исключить формулировку «если выдано более одного оригинала», поскольку указание количества оригиналов транспортным оператором не менее важно и в случае выдачи лишь одного оборотного грузового документа ([A/CN.9/1199](#), п. 101). Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), пп. 43–45; [A/CN.9/1164](#), пп. 59–60.

⁵⁰ ЦИМ-КОТИФ, статья 7 §1 (п). 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. Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), п. 47; [A/CN.9/1199](#), п. 102.

⁵¹ Эта формулировка была включена в квадратных скобках, как разъясняется в сноске 1 выше.

⁵² 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).

⁵³ 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 включить информацию, позволяющую отслеживать груз, если она известна на момент выдачи оборотного грузового документа ([A/CN.9/1170](#), п. 112).

с) законодательство, применимое к договору перевозки, в частности любая международная конвенция, под действие которой попадает договор перевозки⁵⁴;

д) любые другие условия, которые грузоотправитель и транспортный оператор могут договориться включить в оборотный грузовой документ или оборотную грузовую электронную запись⁵⁵.

*Статья 5. Недостатки в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи*⁵⁶

1. Отсутствие каких-либо данных, упомянутых в пункте 1 статьи 4, само по себе не влияет на юридическую силу или действительность 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 2⁵⁷.

2. Ничто в пункте 1 выше не умаляет ответственности транспортного оператора в соответствии с другим законодательством за любой недостаток в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи⁵⁸.

3. 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 грузовая электронная запись, выданные в качестве отдельного документа в соответствии с пунктом 3 статьи 3, считается выданным одновременно с транспортным документом⁵⁹.

4. Если примечание, упомянутое в пункте 2 статьи 3, не содержит дату, с которой транспортный документ служит оборотным грузовым документом или

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1164, шп. 62–65; A/CN.9/1199, п. 104.

⁵⁶ 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).

⁵⁷ 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. Рабочая группа поручила секретариату заменить термин «юридический характер» термином «юридическая сила» или «действительность» (A/CN.9/1199, п. 105). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, шп. 53–57; A/CN.9/1164, шп. 70–74.

⁵⁸ Рабочая группа решила включить дополнительное положение с целью уточнить, что пункт 1 никак не влияет на другие правовые последствия несоответствия содержания документа требованиям статьи 4 (A/CN.9/1199, п. 105).

⁵⁹ 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, шп. 58–61.

оборотной грузовой электронной записью, то считается, что транспортный документ выполняет эту функцию с даты его выдачи⁶⁰.

5. 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 записи⁶¹.

6. 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 ведение⁶².

Статья 6. Доказательственная сила оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи⁶³

1. Транспортный оператор может включить оговорку в отношении любой упомянутой в пункте 1 (с) статьи 4 информации, представленной грузоотправителем и содержащейся в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи, чтобы указать на то, что транспортный оператор не несет ответственности за достоверность такой информации, если:

а) транспортному оператору либо фактически известно, либо у него есть разумные основания полагать, что любая такая информация является ложной или вводящей в заблуждение, или

б) транспортный оператор не имеет разумной возможности проверки такой информации⁶⁴.

2. Кроме как в той мере, в какой в отношении информации, представленной грузоотправителем, была сделана оговорка в порядке, указанном в пункте 1,

⁶⁰ Были высказаны разные 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 примечание в соответствии с пунктом 2 проекта статьи 3 (A/CN.9/1170, п. 115). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1164, пп. 75–78.

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

⁶² 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.

⁶³ Рабочая группа решила уточнить, что исключения, предусмотренные в пунктах 2 и 3, относятся только к оговоркам, сделанным согласно пункту 1 (A/CN.9/1199, п. 17). Соответственно, была включена формулировка «таким образом, как это предусмотрено пунктом 1».

⁶⁴ 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. Рабочая группа решила перенести упоминание о снятии ответственности с транспортного оператора из подпункта а) во вводную формулировку пункта 1 при том понимании, что транспортный оператор будет освобождаться от ответственности в обстоятельствах, предусмотренных в обоих подпунктах (A/CN.9/1199, п. 14). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 67–68; A/CN.9/1164, п. 81.

оборотный грузовой документ или обратная 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 записи⁶⁵.

3. Если оборотный грузовой документ или обратная грузовая электронная запись были переданы третьей стороне, действующей добросовестно, полагаясь на любую содержащуюся в них информацию⁶⁶, доказательство противного, предоставленное транспортным оператором относительно любой информации, содержащейся в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи, не допускается в отношении такой третьей стороны, кроме как в случаях, когда применительно к информации, представленной грузоотправителем, была сделана оговорка таким образом, как это предусмотрено пунктом 1⁶⁷.

ГЛАВА 3. ПРАВА, ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДЕРЖАТЕЛЯ

*Статья 7. Права держателя по оборотному грузовому документу или оборотной грузовой электронной записи*⁶⁸

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, о наличии которого свидетельствует оборотный грузовой документ или обратная грузовая электронная запись⁶⁹, как если бы оно выступало стороной этого договора, в том числе:

- a) право требовать сдачи груза в пункте назначения;

⁶⁵ Роттердамские правила, статья 41 (а); Конвенция о СП, статья 10 (а); см. также ЦИМ-КОТИФ, статья 12.

⁶⁶ В Рабочей группе было выражено беспокойство, что в пункте 3 речь идет о ситуациях, когда третья сторона полагается на «описание груза» в оборотном грузовом документе, но затем в ней говорится о недопустимости доказательств противного относительно «любой информации», содержащейся в оборотном грузовом документе. Рабочая группа решила, что в пункте 3 должно в обоих случаях говориться о любой информации, содержащейся в оборотном грузовом документе, поскольку это облегчит его использование в качестве оборотного документа, так как позволит держателю полагаться исключительно на информацию, содержащуюся в самом документе (A/CN.9/1199, п. 18).

⁶⁷ 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 допускаться 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 для ясности формулировку «кроме как в случаях, когда применительно к информации, представленной грузоотправителем, была сделана оговорка». Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 69–70; A/CN.9/1164, пп. 83–87.

⁶⁸ Рабочая группа решила исключить положение о том, что сообщения, касающиеся передачи оборотных грузовых документов или сдачи груза, могут оформляться с помощью электронных средств связи при том понимании, что способ передачи сообщений является вопросом автономии сторон и применимого законодательства (A/CN.9/1199, п. 43). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, п. 79; A/CN.9/1164, пп. 96–97.

⁶⁹ В Рабочей группе было выражено беспокойство, что ссылка на договор перевозки может подразумевать необходимость изучать условия этого договора, что будет неоправданно обременительным требованием по отношению к держателю. Рабочая группа решила дополнительно подчеркнуть связь между правами держателя и договором перевозки, уточнив, что речь идет о договоре перевозки, о наличии которого свидетельствует оборотный грузовой документ (A/CN.9/1199, пп.19–23).

- b) право распоряжения;
- c) право заявлять требование в отношении транспортного оператора⁷⁰.

2. Любые права, упомянутые в пункте 1 выше, которыми обладал грузоотправитель или грузополучатель, в зависимости от обстоятельств, не могут быть осуществлены грузоотправителем или грузополучателем, не являющимся держателем⁷¹, после выдачи оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи⁷².

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 груза⁷³.

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 записи⁷⁴.

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 или оборотная грузовая электронная запись выданы приказу поименованного лица⁷⁵. Если в оборотном грузовом документе или оборотной

⁷⁰ 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](#), шп. 71–75; [A/CN.9/1164](#), шп. 88–92.

⁷¹ Рабочая группа решила заменить формулировку «прекращают действовать» формулировкой «не могут быть осуществлены грузоотправителем или грузополучателем, не являющимся держателем» с учетом проекта статьи 8, в котором для грузоотправителя или грузополучателя предусматривается возможность давать инструкции ([A/CN.9/1199](#), п. 27).

⁷² Это положение было включено для того, чтобы отразить, что держателю оборотного грузового документа должно быть предоставлено право 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.

⁷³ 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 решила исключить формулировку «при условии, что груз находится в распоряжении транспортного оператора» на том основании, что оборотный грузовой документ будет выдаваться только после того, как транспортный оператор примет груз в свое ведение в соответствии со статьей 3. Было отмечено, что такое условие может стать дополнительным обременением для держателя, которому придется проверять, действительно ли груз находится у транспортного оператора ([A/CN.9/1199](#), шп. 30–31). Предыдущие обсуждения см. [A/CN.9/1127](#), п. 75; [A/CN.9/1164](#), п. 93.

⁷⁴ 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](#), шп. 76–77; [A/CN.9/1164](#), п. 94.

⁷⁵ 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 именованным индоссаментом ([A/CN.9/1164](#), п. 95). Рабочая группа, возможно,

грузовой электронной записи⁷⁶ указано, что было выдано более одного оригинала⁷⁷, предъявляются все оригиналы, в противном случае право, упомянутое в подпункте 1 (b), не может быть осуществлено⁷⁸.

Статья 8. Недостающая информация, инструкции или документы⁷⁹

Если для выполнения своих обязательств 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 записи⁸⁰. Если транспортный оператор, предприняв разумные усилия, не может получить эти информацию, инструкции или документы в течение разумного периода времени, то транспортный оператор действует в соответствии с договором перевозки⁸¹.

Статья 9. Ответственность держателя

1. Держатель оборотного грузового документа или оборотной грузовой электронной записи, не являющийся грузоотправителем и не осуществляющий

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.

⁷⁶ Рабочая группа согласилась с тем, что в документе следует предусмотреть выдачу нескольких «оригиналов» оборотной грузовой электронной записи, поскольку в этом может существовать коммерческая необходимость ([A/CN.9/1199](#), пп. 40–42).

⁷⁷ Рабочая группа приняла формальный подход, согласно которому пункт 5 применяется только в том случае, если в оборотном грузовом документе указано, что было выдано более одного оригинала. Было разъяснено, что риск в связи с не указанием в оборотном грузовом документе количества оригиналов обязан нести транспортный оператор. Была подчеркнута необходимость защиты интересов третьих сторон, которые выступают держателями и действуют добросовестно и которые не осведомлены о количестве оригиналов ([A/CN.9/1199](#), п. 37).

⁷⁸ Роттердамские правила, статья 51 (3)(c). 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. Рабочая группа отклонила предложение относительно требования предъявить все оригиналы для осуществления любых прав, помимо права распоряжения. Было разъяснено, что держатель может предъявить требование в отношении транспортного оператора без необходимости предъявления всех оригиналов ([A/CN.9/1199](#), п. 38).

⁷⁹ 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). Было отмечено, что некоторые участники операций и банки могут быть не заинтересованы в перевозке и предпочитают не идентифицировать себя, исходя из соображений конфиденциальности. Было отмечено также, что на практике держатели не обязаны уведомлять транспортного оператора, если они не заинтересованы в сдаче груза ([A/CN.9/1199](#), п. 45).

⁸⁰ Рабочая группа решила исключить слова «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 ([A/CN.9/1199](#), п. 44).

⁸¹ 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 с целью включить требование 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.

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 записи⁸².

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 перевозки⁸³.

*Статья 10. Сдача груза*⁸⁴

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 грузовая электронная запись выданы приказу поименованного лица⁸⁵.

2. В случае выдачи более одного оригинала оборотного транспортного документа или оборотной грузовой электронной записи можно требовать сдачи груза против представления одного оригинала. Если в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи указано, что было выдано более одного оригинала, то после представления одного оригинала другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными⁸⁶.

⁸² 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. Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1170, п. 22; A/CN.9/1199, п. 46.

⁸³ Роттердамские правила, статья 58 (2). Секретариат включил это положение, чтобы устранить беспокойство 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; A/CN.9/1199, п. 47.

⁸⁴ 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). По этой же причине Рабочая группа также решила исключить пункт, гласящий: «По требованию транспортного оператора держатель подтверждает получение товара от транспортного оператора. Транспортный оператор может отказать в сдаче груза, если держатель отказывается подтвердить его получение» (A/CN.9/1199, п. 52).

⁸⁵ Рабочая группа решила исключить ссылку на представление транспортного документа, поскольку оборотный грузовой документ должен быть единственным документом, необходимым для получения груза, чтобы обеспечить его оборотоспособность. 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 приказом 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.

⁸⁶ 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). Рабочей группе было предложено выбрать между фактическим и формальным подходом при установлении требования о том, что держатель оборотного грузового документа, требующий сдачи груза,

*Статья 11. Передача прав по оборотному грузовому документу
или оборотной грузовой электронной записи*^{87,88}

Держатель передает права, закрепленные в оборотном грузовом документе или оборотной грузовой электронной записи, путем его или ее передачи другому лицу:

а) на основе надлежащего индоссамента либо такому лицу, либо в бланковой форме, или

б) без индоссамента, если: i) оборотный грузовой документ или оборотная грузовая электронная запись выданы приказу поименованного лица и передача осуществляется между первым держателем и поименованным лицом или ii) оборотный грузовой документ или оборотная грузовая электронная запись выдается как документ с бланковым индоссаментом⁸⁹.

обязан представить только один оригинал, даже если тот выдан в нескольких экземплярах. Получило поддержку предложение разбить данный пункт на два отдельных предложения таким образом, чтобы в первом говорилось, что в случае выдачи нескольких экземпляров оборотного грузового документа достаточно представления одного оригинала, а во втором — что представление одного оригинала влияет на действительность остальных оригиналов лишь в том случае, если в оборотном грузовом документе указано, что он выдан в нескольких экземплярах. Секретариату было предложено пересмотреть пункт 2 в соответствии с этим предложением для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой (A/CN.9/1199, пп. 49–51).

⁸⁷ 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.

⁸⁸ Рабочая группа решила исключить требование о том, что для осуществления передачи прав по оборотному грузовому документу все оригиналы передаются предполагаемому держателю. Был задан вопрос о цели такого требования с учетом того, что вопросы, касающиеся осуществления этих прав, в достаточной мере урегулированы в пункте 5 статьи 7 и пункте 2 статьи 10. Было отмечено, что в условиях оплаты в договорах купли-продажи обычно указывается, сколько оригиналов должно быть передано покупателю (A/CN.9/1199, пп. 55–57). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, п. 86; A/CN.9/1170, пп. 32–33.

⁸⁹ Роттердамские правила, статья 57 (1). Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1127, пп. 80–85; A/CN.9/1170, пп. 28–31.

ГЛАВА 4. ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВЫДАЧИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБОРОТНОЙ ГРУЗОВОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ЗАПИСИ⁹⁰

Статья 12. Требования к оборотной грузовой электронной записи⁹¹

1. Для целей настоящей Конвенции оборотный грузовой документ может быть [выдан и использован]⁹² в виде электронной записи при условии использования надежного способа⁹³:

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;

с) для сохранения целостности этой электронной записи.

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

⁹⁰ В главу 4 были внесены изменения, отражающие результаты обсуждений в Рабочей группе на ее сорок пятой сессии (A/CN.9/1199, пп. 58–76). Ее положения были пересмотрены в целях i) использования стандартных формулировок правил функциональной эквивалентности, содержащихся в имеющихся текстах ЮНСИТРАЛ по электронной торговле, с изменениями, указывающими на то, что подлежащие выполнению материально-правовые требования содержатся непосредственно в конвенции (но см. примечание 93 ниже), и ii) обеспечения согласованности с положениями ТЗЭПЗ (там же, пп. 59–60).

⁹¹ В статье 12 воспроизводится статья 13 предыдущего варианта текста с изменениями, согласованными Рабочей группой на ее сорок пятой сессии (A/CN.9/1199, пп. 58–60 и 64–67). Во вступительную часть пункта 1 были внесены дополнительные изменения, о которых говорится в примечании 92 ниже. Рабочая группа может при желании рассмотреть возможность дополнения пункта 1 новым пунктом 3 примерно следующего содержания: «Оборотная грузовая электронная запись не может быть лишена юридической силы или действительности на том лишь основании, что она составлена в электронной форме». Этим новым пунктом, отражающим пункт 1 статьи 7 ТЗЭПЗ, фактически восстанавливается вторая часть статьи 12 предыдущего варианта проекта текста (A/CN.9/WG.VI/WP.103), который Рабочая группа рассмотрела на своей сорок четвертой сессии (A/CN.9/1170, пп. 47–49). Хотя Рабочая группа решила полностью исключить эту статью, было отмечено, что вторая часть этой статьи призвана обеспечить юридическое признание оборотных грузовых электронных записей и нивелирует различия между оборотными грузовыми электронными записями и бумажными оборотными грузовыми документами.

⁹² На сорок пятой сессии было обращено внимание на то, что пункт 1 статьи 12 (статья 13 в предыдущем варианте проекта текста) применяется не только к выдаче, но и к использованию оборотных грузовых документов в электронной форме. В соответствующем положении в пункте 1 статьи 10 ТЗЭПЗ не упоминаются понятия «выдача» или «использование» электронной передаваемой записи (см. также пункт 6 статьи 5 Конвенции о продаже судов на основании судебного решения). Слова «быть выдан и использован» были заключены в квадратные скобки с целью предложить Рабочей группе рассмотреть вопрос о необходимости или желательности их включения, или, как вариант, вопрос о том, является ли достаточным признание того, что оборотный грузовой документ может «быть» в виде электронной записи (т. е. что он может существовать в электронной форме).

⁹³ Поскольку в Конвенции устанавливаются требования к оборотному грузовому документу, вступительная часть пункта 1 была сформулирована как законодательное положение, которым признается, что оборотный грузовой документ может быть выдан в электронной форме, по аналогии с положениями пункта 6 статьи 5 Конвенции о продаже судов на основании судебного решения, без использования стандартных формулировок правил функциональной эквивалентности, содержащихся в статьях 13–16.

виде, за исключением любого изменения, происходящего в обычном процессе передачи, хранения и демонстрации.

*Статья 13. Требования к содержанию*⁹⁴

Для целей пункта 4 статьи 2 и статей 3 и 4 требование к включению информации в оборотную грузовую электронную запись считается выполненным, если эта информация является доступной для ее последующего использования.

*Статья 14. Требования в отношении подписи*⁹⁵

Для целей пункта 4 статьи 2 требование подписания оборотной грузовой электронной записи считается выполненным, если используется надежный метод для идентификации подписавшего лица и указания намерения этого лица в отношении информации, содержащейся в оборотной грузовой электронной записи.

Статья 15. Требования в отношении владения^{96,97}

1. Для целей пункта 3 статьи 2 требование владения в отношении оборотной грузовой электронной записи выполняется, если используется надежный метод:

- i) для установления исключительного контроля какого-либо лица над этой оборотной грузовой электронной записью;
- ii) для идентификации этого лица как лица, осуществляющего контроль⁹⁸.

2. Для целей статьи 11 требование передачи оборотной грузовой электронной записи считается выполненным путем передачи контроля над оборотной грузовой электронной записью⁹⁹.

Статья 16. Требования в отношении индоссирования

Для целей пункта 3 статьи 2, пункта 1 статьи 10 и статьи 11 требование индоссирования оборотной грузовой электронной записи считается выполненным, если необходимая для индоссаанта информация включена в оборотную

⁹⁴ Статья 13 является новой и предусматривает применение содержащегося в статье 8 ТЗЭПЗ правила функциональной эквивалентности к оборотным грузовым электронным записям, как об этом просила Рабочая группа на ее сорок пятой сессии (A/CN.9/1199, п. 66).

⁹⁵ В статье 14 воспроизводится статья 12 предыдущего варианта текста с изменениями, согласованными Рабочей группой на ее сорок пятой сессии (A/CN.9/1199, шп. 58–60 и 62–63).

⁹⁶ 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).

⁹⁷ На сорок пятой сессии Рабочей группе было предложено подумать о том, не нужно ли добавить дополнительные правила функциональной эквивалентности для оценки выполнения других требований, например требования о том, чтобы держатель «предъявил» оборотную грузовую электронную запись и при этом «идентифицировал себя» (A/CN.9/1199, п. 61). Правило функциональной эквивалентности для «предъявления» оборотного грузового документа можно было бы сформулировать, опираясь на статью 8 Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронной торговле, примерно следующим образом: «Для целей пункта 5 статьи 7 требование предъявления оборотной грузовой электронной записи выполняется, если содержащаяся в ней информация может быть продемонстрирована лицу, которому оборотная грузовая электронная запись должна быть предъявлена, или к ней может быть предоставлен доступ».

⁹⁸ ТЗЭПЗ, статья 11 (1).

⁹⁹ ТЗЭПЗ, статья 11 (2).

грузовую электронную запись и отвечает требованиям, изложенным в статьях 13 и 14¹⁰⁰.

*Статья 17. Изменение носителя*¹⁰¹

1. Обратная грузовая электронная запись может заменить оборотный грузовой документ, если:
 - a) используется надежный метод для изменения носителя;
 - b) транспортный оператор и держатель согласны на изменение носителя.
2. Для обеспечения действительности изменения носителя:
 - a) держатель сдает транспортному оператору все оригиналы оборотного грузового документа;
 - b) в оборотной грузовой электронной записи воспроизводится вся информация, включенная в оборотный грузовой документ, и содержится заявление о том, что она заменяет оборотный грузовой документ.
3. После выдачи оборотной грузовой электронной записи в соответствии с пунктами 1 и 2 оборотный грузовой документ перестает действовать и полностью утрачивает юридическую силу или действительность.
4. Оборотный грузовой документ может заменить оборотную электронную грузовую запись, если:
 - a) используется надежный метод для изменения носителя;
 - b) транспортный оператор и держатель согласны на изменение носителя¹⁰².
5. Для обеспечения действительности изменения носителя:
 - [a] держатель сдает транспортному оператору все оригиналы оборотной грузовой электронной записи;
 - [b)] в оборотном грузовом документе воспроизводится вся информация, включенная в оборотную грузовую электронную запись, и содержится заявление о том, что он заменяет оборотную грузовую электронную запись.
6. После выдачи оборотного грузового документа в соответствии с пунктами 4 и 5 обратная грузовая электронная запись прекращает действовать и полностью утрачивает юридическую силу или действительность¹⁰³.
7. Изменение носителя в соответствии с настоящей статьей не затрагивает прав и обязательств сторон¹⁰⁴.

*Статья 18. Общий стандарт надежности*¹⁰⁵

Для целей настоящей главы упомянутый в ней метод:

¹⁰⁰ В статье 16 воспроизводится статья 15 предыдущего варианта текста с изменениями, согласованными Рабочей группой на ее сорок пятой сессии (A/CN.9/1199, пп. 58–60 и 69).
Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1134, пп. 34–37.

¹⁰¹ Роттердамские правила, статья 10; ТЗЭПЗ, статьи 17 и 18. Это положение было пересмотрено с целью привести текст в большее соответствие со статьями 17 и 18 ТЗЭПЗ и учесть другие изменения, согласованные Рабочей группой на ее сорок пятой сессии (A/CN.9/1199, пп. 70–74).
Предыдущие обсуждения см. A/CN.9/1170, п. 70.

¹⁰² Рабочая группа решила исключить возможность изменения носителя, которая закрепляется как право держателя оборотного грузового документа (A/CN.9/1170, п. 71).

¹⁰³ ТЗЭПЗ, статья 18 (3).

¹⁰⁴ ТЗЭПЗ, статьи 17 (4) и 18 (4).

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

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

- i) любые операционные правила, касающиеся оценки надежности;
- ii) гарантию целостности данных;
- iii) способность предотвращать несанкционированный доступ к системе, используемой для применения этого метода, и ее несанкционированное использование¹⁰⁶;
- iv) безопасность аппаратного и программного обеспечения;
- v) регулярность и объем аудита, проводимого независимым органом;
- vi) наличие заявления, сделанного надзорным органом, аккредитующим органом или на основе добровольной схемы в отношении надежности этого метода;
- vii) любой применимый отраслевой стандарт; или¹⁰⁷

б) фактически доказал выполнение этой функции им самим или с помощью также других доказательств¹⁰⁸.

ГЛАВА 5. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ¹⁰⁹

Статья 19. Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции назначается Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 20. Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами.
2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.
3. Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств со дня ее открытия для подписания.
4. Ратификационные грамоты или документы о принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение депозитарию.

Статья 21. Участие региональных организаций экономической интеграции

1. Региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении некоторых

¹⁰⁶ Формулировка «используемой для применения метода» была включена с целью четко указать на то, что подразумевается в статье 12 ТЗЭПЗ: см. пункт 122 пояснительных примечаний к ТЗЭПЗ в публикации «Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях» (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.17.V.5).

¹⁰⁷ ТЗЭПЗ, статья 12 (а).

¹⁰⁸ ТЗЭПЗ, статья 12 (b).

¹⁰⁹ Секретариат включил в главу 5 заключительные положения по просьбе Рабочей группы, высказанной на ее сорок пятой сессии (A/CN.9/1199, п. 106). В основном они базируются на заключительных положениях Конвенции Организации Объединенных Наций о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения с необходимыми изменениями. Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что при подготовке нынешнего проекта заключительных положений были проведены предварительные консультации с Договорной секцией Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций.

вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, может также подписать, ратифицировать, принять или утвердить настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. В этом случае региональная организация экономической интеграции имеет права и несет обязательства государства-участника в той мере, в какой эта организация обладает компетенцией в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией. Для целей статей 24 и 25 документ, сданный на хранение региональной организацией экономической интеграции, не учитывается в дополнение к документам, сданным на хранение ее государствами-членами.

2. Региональная организация экономической интеграции делает заявление с указанием вопросов, которые регулируются настоящей Конвенцией и в отношении которых этой организации передана компетенция ее государствами-членами. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно уведомляет депозитария о любых изменениях в распределении компетенции, указанном в заявлении, сделанном в соответствии с настоящим пунктом, в том числе о новых передачах компетенции.

3. Любая ссылка на «государство», «государства», «государство-участник» или «государства-участники» в настоящей Конвенции относится в равной степени к региональной организации экономической интеграции, когда этого требует контекст.

Статья 22. Множественность правовых систем

1. Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может заявить о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них.

2. Заявления, сделанные согласно настоящей статье, содержат прямое указание территориальных единиц, на которые распространяется действие Конвенции.

3. Если государство делает заявление в соответствии с пунктом 1 о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц, но не на все территориальные единицы, то для целей настоящей Конвенции считается, что место, расположенное в территориальной единице, на которую действие настоящей Конвенции не распространяется, не находится в государстве-участнике.

4. Если государство не делает никакого заявления в соответствии с пунктом 1, то действие настоящей Конвенции распространяется на все территориальные единицы этого государства.

5. Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то любая ссылка на право этого государства толкуется как ссылка, в соответствующих случаях, на право, действующее в соответствующей территориальной единице.

Статья 23. Процедура и последствия заявлений

1. Заявления в соответствии с пунктом 2 статьи 21 и пунктом 1 статьи 22 делаются в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения. Заявления, сделанные в момент подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.

2. Заявления и их подтверждения делаются в письменной форме и официально доводятся до сведения депозитария.

3. Заявление вступает в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства.

4. Любое государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 2 статьи 21 и пунктом 1 статьи 22, может в любое время изменить это заявление или отказаться от него путем официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такое изменение или такой отказ вступает в силу по истечении 180 дней с даты получения этого уведомления депозитарием. Если депозитарий получает уведомление об изменении или отказе до вступления настоящей Конвенции в силу в отношении соответствующего государства, то такое изменение или такой отказ вступают в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства.

Статья 24. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу через 180 дней после даты сдачи на хранение [третьей] ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.
2. Если государство ратифицирует, принимает или утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней после сдачи на хранение [третьей] ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, то настоящая Конвенция вступает в силу в отношении этого государства через 180 дней после даты сдачи на хранение его ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.
3. Настоящая Конвенция применяется только к оборотным грузовым документам и оборотным грузовым электронным записям, которые выдаются после ее вступления в силу.

Статья 25. Внесение поправок

1. Любое государство-участник может предложить поправку к настоящей Конвенции путем представления ее Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. После получения предлагаемой поправки Генеральный секретарь препровождает ее государствам-участникам вместе с просьбой высказать свое мнение относительно целесообразности проведения конференции государств-участников для цели рассмотрения данного предложения и проведения по нему голосования. В случае если в течение 120 дней, начиная с даты препровождения такой поправки, по меньшей мере одна треть государств-участников выскажется за проведение такой конференции, то Генеральный секретарь созывает эту конференцию под эгидой Организации Объединенных Наций.
2. Конференция государств-участников прилагает всяческие усилия для достижения консенсуса по каждой поправке. Если все усилия по достижению консенсуса были исчерпаны и никакого консенсуса не достигнуто, то для принятия поправки в качестве последнего средства потребуется большинство в две трети голосов государств-участников из числа присутствующих и голосующих на конференции. Для целей настоящего пункта голос организации региональной экономической интеграции не учитывается.
3. Принятая поправка представляется депозитарием всем государствам-участникам для ратификации, принятия или утверждения.
4. Принятая поправка вступает в силу через 180 дней после даты сдачи на хранение [третьей] ратификационной грамоты или документа о принятии или утверждении. Когда поправка вступает в силу, она становится обязательной для тех государств-участников, которые выразили согласие на ее обязательный характер.
5. Когда государство-участник ратифицирует, принимает или утверждает поправку после сдачи на хранение [третьей] ратификационной грамоты или документа о принятии или утверждении, то поправка вступает в силу в отношении этого государства-участника через 180 дней после даты сдачи на хранение его ратификационной грамоты или документа о принятии или утверждении.

Статья 26. Денонсация

1. Государство-участник может денонсировать настоящую Конвенцию путем официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Денонсация может ограничиваться определенными территориальными единицами в множественных правовых системах, к которым применяется настоящая Конвенция.

2. Денонсация вступает в силу через 365 дней после даты получения уведомления депозитарием. Если в уведомлении указан более длительный срок для вступления денонсации в силу, то денонсация вступает в силу по истечении такого более длительного срока после даты получения уведомления депозитарием.

СОВЕРШЕНО в единственном подлинном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.
