



Distr.
GENERAL

A/CN.9/225
16 July 1982
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ТОРГОВЛИ

Пятнадцатая сессия
Нью-Йорк, 26 июля-6 августа
1982 года

КООРДИНАЦИЯ РАБОТЫ

Международные транспортные документы

Доклад Генерального секретаря

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
ВВЕДЕНИЕ	1-10	3
I. ПРАВОВОЙ РЕЖИМ	11-57	6
А. Существующие многосторонние конвенции	11-23	6
В. Документарный режим в соответствии с конвенциями	24-48	11
1. Требования выдачи документа	24-38	11
а. Бумажный документ	24-30	11
б. Выдача бумажного документа путем автоматической обработки данных	31-32	13
с. Выдача транспортного документа в месте назначения	33-35	13
д. Замена бумажного документа	36-38	14
2. Контроль за прохождением груза через документы	39-43	15
3. Потребности в данных	44-46	16

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
4. Требования подписи	47-48	18
С. Организации, которые подготавливают формы транспортных документов	49-57	19
II. НЕКОТОРЫЕ ТЕКУЩИЕ ИЗМЕНЕНИЯ	58-80	22
А. Документы с незаполненной обратной стороной, документы в краткой форме и документы, пред- ставляемые грузоотправителем	58-63	22
В. Универсальные или многоцелевые транспортные документы	64-67	23
С. Накладная на морскую перевозку грузов вместо коносамента	68-76	25
Д. Юридическое значение записей, хранящихся в ЭЕМ	77-79	28
Е. Документарные аккредитивы	80	28
ВЫВОД	81-82	30

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей четырнадцатой сессии Комиссия постановила, что для дальнейшего укрепления координирующей роли Комиссии Секретариат должен выбрать для рассмотрения конкретный аспект права международной торговли и представить доклад о работе других организаций в этой области 1/. Вопрос о международных транспортных документах был выбран для пятнадцатой сессии в ответ на это решение Комиссии. В силу совершенствования технологии транспорта и связи быстро меняется то, каким образом готовятся и оформляются транспортные документы, что, в свою очередь, оказывает значительное влияние на регулирующий правовой режим.
2. В прошлом каждый вид транспорта был независим от других. Если товары из исходной точки в точку назначения доставлялись несколькими различными видами, то каждый участок общего пути рассматривался как отдельный путь и регулировался собственным правовым режимом. Эти правовые режимы устанавливались на основе национального законодательства, двусторонних соглашений, касающихся торговли между двумя соседними государствами, или многосторонних соглашений, затрагивающих многие государства.
3. Многосторонние соглашения, которые рассматриваются в настоящем докладе, можно разделить на две основные группы. Существуют всемирные соглашения, охватывающие два основных вида транспорта - морской и воздушный. Число участников этих конвенций является настолько большим, что в них установлены требования к документам для всего международного транспорта и для всех практических целей. Наземный транспорт по своему характеру имеет региональный охват. Единственные крупные многосторонние международные соглашения, регулирующие железнодорожный или дорожный транспорт, действуют в Европе и, в случае с железнодорожным транспортом, охватывают также Азию и Северную Африку.
4. Все эти конвенции преследуют две основные цели. Они устанавливают ответственность перевозчика перед грузоотправителем в случае утери или нанесения ущерба грузу. Они также устанавливают требования к транспортному документу, который будет оформлен в связи с перевозкой грузов. Хотя основные положения этих конвенций являются аналогичными, что свидетельствует о схожести проблем, которые необходимо решать при перевозке грузов любым видом транспорта, тот факт, что каждый вид транспорта рассматривался как независимый от другого и в значительной мере обслуживал различные рынки, привел к различным

1/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/36/17), пункт 100.

процессам эволюции информации, которая должна содержаться в транспортном документе, а также к тому, что эти документы стали важным средством контролирования грузов.

5. Это положение, которое в целом сохраняется и сегодня, было нарушено рядом факторов, четыре из которых следует упомянуть. Первым из них является использование нормирующих устройств и прежде всего контейнеров для укрупнения сыпучих грузов. Для получения максимальной отдачи от использования контейнера груз укрупняется как можно ближе к месту происхождения грузов и доставляется на склад контейнеров как можно ближе к конечному пункту назначения перед тем, как контейнер вскрывается. То, что раньше было серией отдельных перевозок, стало, с точки зрения грузоотправителя, одной перевозкой на нескольких видах транспорта. В этих обстоятельствах возникла необходимость изыскать механизмы для подготовки документов, которые удовлетворяли бы коммерческие стороны.

6. Вторым результатом использования контейнеров явилось то, что в некоторых отраслях время между загрузкой судна в одном порту и его разгрузкой в другом сократилось настолько, что грузы часто бывают готовы к доставке раньше прибытия коносамента, разрешающего получение груза. Возникающая в связи с этим задержка на складе приводит к дополнительным расходам и снижает экономический эффект составления контейнеров. Аналогичные, хотя и неидентичные проблемы, были связаны и с получением воздушных грузов в аэропорте назначения.

7. Третьим фактором, который повлиял на требования, которые предъявляются к документации, явилось движение за упрощение процедуры торговли. Ряд исследований показал, что для одной перевозки грузов может потребоваться, чтобы продавец подготовил около 40 отдельных документов, если речь идет о внутренней торговой сделке, и более 100 документов, если речь идет о международной торговой сделке. Другие исследования показали, что стоимость подготовки документации, касающейся международной продажи, составляет около 7 процентов продажной стоимости товаров ^{2/}. Цель движения за упрощение процедуры торговли состояла в снижении этой стоимости путем сокращения количества требуемых документов и упрощения процедуры подготовки тех документов, которые были сохранены. Центральным органом, занимающимся упрощением процедуры международной торговли, является Рабочая группа по упрощению процедур международной торговли, которая представляет собой совместный орган Экономической комиссии для Европы (ЭКЕ) и ЮНКТАД ^{3/}.

^{2/} Cited in E. du Pontavice, L'informatique et les documents du commerce extérieur, Revue de juris prudence commerciale, special issue of November 1979, p. 435 at 445-446.

^{3/} См. Facts about the Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, TRADE/WP.4/INF.68, TD/B/FAL/INF.68.

8. Первым крупным достижением в мероприятиях по упрощению процедур торговли явилась публикация в 1963 году основного стандарта, касающегося информации, которая повторяется в большинстве форм, необходимых для начала и завершения международной торговой сделки. В 1973 году этот стандарт был специально рекомендован Рабочей группой в качестве Единого формата ЭКЕ для торговых документов. В 1978 году он был переименован в Единый формат Организации Объединенных Наций для торговых документов 4/.

9. Наличие Единого формата Организации Объединенных Наций оказывает большое влияние на аспекты международной торговли, связанные с подготовкой документации. По мере того, как различные национальные и международные организации приводят свою документацию в соответствие с этим форматом, продавцы и грузоотправители получают возможность печатать основную информацию на основном формуляре или вводить ее в устройства по машинной обработке данных и с этого одного формуляра делать несколько документов, необходимых для продажи и перевозки грузов. Информация, которая не нужна в данном документе, снимается с помощью трафаретных или других средств. Эти методы оформления документов позволяют добиваться значительной экономии при подготовке документов и снижать количество возможных опечаток. Кроме того, любая такая опечатка систематически воспроизводится во всех документах, которые печатаются с основного формуляра. Такая ошибка не создает дополнительных трудностей, поскольку ее легче обнаружить и исправить, нежели случайную ошибку.

10. Четвертым фактором является использование ЭВМ для подготовки транспортных документов и использование средств дальней связи для их передачи. Это происходит параллельно с движением по упрощению процедуры торговли, поскольку в полном объеме выгоды от использования ЭВМ или средств дальней связи невозможно получить без стандартизации данных, необходимых для различных целей, и стандартизации формата вводимых данных. Необходимость в стандартизации усиливается, когда информация посылается средствами дальней связи, поскольку в попытке сократить стоимость передачи с помощью кодов передается максимально возможный объем данных. Например, было бы непрактичным в полном объеме передавать с помощью средств дальней связи стандартные условия перевозки, которые изложены на обратной стороне большинства транспортных документов. Гораздо дешевле сослаться на них с помощью одного слова или, еще лучше, одной буквы или цифры, расположенной в соответствующем месте.

4/ Единый формат Организации Объединенных Наций для торговых документов с объяснением содержится в документе ECE/TRADE/137 (United Nations publication, Sales No. E.81.II.E.19).

I. ПРАВОВОЙ РЕЖИМ

A. Существующие многосторонние конвенции

11. Ниже приводится таблица, в которой перечислены основные транспортные конвенции, которые уже действуют, либо еще не ратифицированы, либо находятся в стадии разработки и которые регулируют требования, предъявляемые к документации. В ней не приводятся протоколы к существующим конвенциям, которые не затрагивают требований к документации.

<u>Вид транспорта</u>	<u>Название конвенции</u>	<u>Дата принятия/вступление в силу</u>	<u>Готовящая организация</u>	<u>Географический охват</u>
Морской	Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Гаагские правила)	25 августа 1924 года/ 2 июня 1931 года	Международный морской комитет	Всемирный
Морской	Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (1978 год) (Гамбургские правила)	31 марта 1978 года/ еще не вступила в силу	Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ)	Всемирный
Воздушный	Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция)	12 октября 1929 года/ 13 февраля 1933 года	Международный технический комитет авиационных экспертов-юристов, вошедший в состав Международной организации гражданской авиации	Всемирный
Воздушный	Гаагский протокол	28 сентября 1955 года/ 1 августа 1963 года	ИКАО	Всемирный
Воздушный	Монреальский протокол № 4	25 сентября 1975 года/ еще не вступил в силу	ИКАО	Всемирный
Железнодорожный	Международная конвенция о железнодорожной перевозке грузов (СИМ)	7 февраля 1970 года/ 1 января 1975 года	Центральное бюро международных железнодорожных перевозок (Берн)	Европа, Северная Африка, Западная Азия
Железнодорожный	Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ), добавление В (СИМ)	9 мая 1980 года/ еще не вступила в силу	Центральное бюро международных железнодорожных перевозок (Берн)	Европа, Северная Африка, Западная Азия
Железнодорожный	Соглашение, касающееся международного грузового сообщения по железным дорогам (СМГС)	1 ноября 1951 года/ нынешний текст вступил в силу 1 июля 1966 года	Организация сотрудничества железных дорог	Восточная Европа, Восточная Азия

/...

<u>Вид транспорта</u>	<u>название конвенции</u>	<u>Дата принятия/вступление в силу</u>	<u>Готовящая организация</u>	<u>Географический охват</u>
Автодорожный	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)	19 мая 1956 года/ 2 июля 1961 года	Экономическая комиссия для Европы	Европа
Смешанный	Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов	24 мая 1980 года/ еще не вступила в силу	Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)	Всемирный
Внутренний водный	Проект Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КДГВ)	Проект от 1973 года	Международный институт по унификации частного права, Экономическая комиссия для Европы	Европа
Операторы конечных пунктов	Предварительный проект Конвенции об ответственности операторов международных конечных пунктов (ВМП)	Проект от октября 1981 года	Международный институт по унификации частного права	Всемирный

/...

12. Морской транспорт. Гамбургские правила должны заменить Гаагские правила. Хотя Гамбургские правила содержат более точные положения, регулирующие коносаменты, и предусматривают использование непередаваемых транспортных документов лучше, чем Гаагские правила, в них не содержится никаких коренных изменений норм права, регулирующих документацию морских грузовых перевозок.

13. Воздушный транспорт. Гаагским протоколом 1955 года были, в частности, внесены изменения в статью 8 Варшавской конвенции путем сокращения числа видов требуемой информации, включаемой в документ о воздушной перевозке груза. Поскольку несколько стран не ратифицировали Гаагский протокол, любые унифицированные документы о воздушной перевозке грузов должны основываться на требованиях первоначальной Варшавской конвенции, а также на менее обширных требованиях этого Протокола.

14. В статью 8 Конвенции с изменениями, внесенными в нее через посредство Гаагского протокола, будут в свою очередь внесены изменения, хотя и незначительные, через посредство Монреальского протокола № 4 от 1975 года. Более того, статья 5 Конвенции будет изменена на основе этого Протокола, с тем чтобы позволить использование электронно-вычислительной техники связи вместо использования документов о воздушной перевозке грузов на бумаге.

15. Железнодорожный транспорт. КОТИФ 1980 года заменит СИМ 1970 года относительно перевозки грузов по железным дорогам, а также СИВ 1970 года относительно перевозки пассажиров и багажа по железным дорогам. СИМ 1970 года, действующая в настоящее время, является восьмым вариантом первоначальной СИМ, которая вступила в силу в 1893 году. На основе прошлого опыта можно ожидать, что вариант СИМ 1980 года вступит в силу примерно в 1985 году. В отличие от предыдущих вариантов СИМ, которые являются отдельными конвенциями, положения СИМ в КОТИФ 1980 года содержатся в приложении к основной конвенции.

16. Первоначальный текст СМГС 1951 года был аналогичным по структуре и содержанию СИМ. Однако различие между двумя текстами стали большими в связи с последовавшими после этого пересмотрами каждого из текстов.

17. Несколько стран Восточной Европы являются участниками и СИМ, и СМГС. Это в значительной степени содействовало транзитному движению между теми государствами, которые являются участниками только одного или другого соглашения. Однако это не помешало возникновению различий между текстами двух конвенций.

18. Смешанный транспорт. Документальные положения Конвенции о смешанных перевозках основаны на положениях Гамбургских правил. На своей десятой сессии в июне 1982 года Комитет ЮНКТАД по грузовым

перевозкам, явившийся инициатором Конвенции о смешанных перевозках, просил Генерального секретаря ЮНКТАД довести Гамбургские правила до сведения тех государств-членов, которые еще не стали сторонами-участниками, и просить их сообщить как можно скорее о целесообразности ее вступления в силу 5/.

19. Международная торговая палата опубликовала правила для документа о смешанном транспорте 6/. Хотя эти правила и не имеют обязательной силы, несколько организаций, которые подготовили образцы документов о смешанных транспортных перевозках, получили подтверждение МПП о том, что данная форма соответствует правилам МПП, что тем самым способствовало в определенной степени унифицировать этот документ.

20. На приемлемости документов о смешанных перевозках также говорится их приемлемость в качестве транспортных документов в качестве аккредитива в соответствии с унифицированными правилами и практикой для документированных аккредитивов (УПП) 7/.

21. Внутренние водные пути. ЮНИДРУА рассматривает полностью пересмотренный вариант проекта КДГВ. Совет управляющих информировал на своей шестьдесят первой сессии в апреле 1982 года о том, что определенный прогресс был достигнут в устранении различий во мнениях между рейнскими государствами относительно освобождения перевозчика от ответственности за навигационные ошибки, однако не ясно, достигнуто ли окончательное соглашение 8/.

22. Операторы конечных пунктов. Предварительный проект Конвенции был утвержден группой ЮНИДРУА по изучению контрактов о хранении на складах на третьей сессии в октябре 1981 года. В апреле 1982 года она информировала шестьдесят первую сессию Совета управляющих ЮНИДРУА о том, что определенные возражения в отношении проекта были высказаны некоторыми операторами конечных пунктов, которые рассматривали эту Конвенцию как посягательство на их контрактные права 9/.

5/ Проект резолюции, принятой Комитетом, содержится в документе TD/V./C.4/L.162.

6/ Публикация МПП № 298.

7/ Нынешний вариант УПП (1974) содержится в публикации МПП № 290. Обсуждение прогресса, достигнутого в пересмотре УПП, см. в документе A/CN.9/229 и анализ его воздействия на транспортные документы см. в пунктах 71, 72 и 80 ниже.

8/ Доклад о шестьдесят первой сессии Совета управляющих (15-16 апреля 1982 года, ЮНИДРУА, 1982 год, шестьдесят первая сессия, пункт 5f повестки дня.

9/ Там же, пункт 5h повестки дня.

23. Совет управляющих просил Секретариат обеспечить широкое освещение проекта правил, с тем чтобы можно было открыто обсудить критические замечания в целях урегулирования случаев недопонимания и принятия во внимание законных интересов Ю/.

Ю/ Совет был информирован Секретарем Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о том, что Комиссия проявляет к этому вопросу интерес, который, по-видимому, может в будущем воплотиться в позитивное решение, учитывая тесную взаимосвязь этого вопроса с международными конвенциями, касающимися перевозки товаров, и в частности с Гамбургскими правилами, а также учитывая его отношение к потребностям ряда развивающихся стран.

В. Документарный режим в соответствии с конвенциями

1. Требования выдачи документа

а. Бумажный документ

24. Все рассматриваемые конвенции требуют выдачи транспортного документа или предусматривают, что транспортный документ может быть потребован либо грузоотправителем, либо перевозчиком.

25. Конвенции, регулирующие две формы наземного транспорта - железнодорожный и дорожный транспорт, - требуют выдачи накладной и довольно подробного описания груза 11/. Конвенция о смешанных перевозках требует, чтобы оператор смешанных перевозок выдавал документ на смешанные перевозки, однако эта конвенция позволяет, чтобы этот документ был либо отчуждаемым, либо неотчуждаемым 12/. Аналогичным образом проект КДГВ будет требовать выдачи либо коносамента, либо накладной для перевозки грузов по внутренним водным путям 13/. Коносамент может издаваться в номинативной форме или выписываться на приказ на предъявителя.

26. Варшавская конвенция предоставляет как авиаперевозчику, так и комитенту право требовать выдачи накладной и обеспечивает, что воздушный перевозчик сделает это путем отказа от льготных положений, которые исключают или ограничивают его ответственность в том случае, если накладная выдается без содержания определенных данных 14/. Это правило продолжает действовать в соответствии с Гаагским протоколом 1955 года.

11/ СИМ 1970 года, статья 8; СИМ 1980 года, статья 11; СМГС, статья 6; КДПГ, статья 4. КДПГ далее предусматривает, что "отсутствие, неправильность или утеря накладной не затрагивают существования или действительности договора перевозки, который по-прежнему подпадает под действие положений настоящей Конвенции".

12/ Статья 5 (1).

13/ Статья 3 (1). Проект КДГВ содержит то же положение, что и КДПГ, приводимое в сноске 11, в отношении отсутствия, неправильности или утери транспортного документа.

14/ Статьи 5 (1) и 9. Варшавская конвенция содержит в статье 5 (2) то же положение, что и КДПГ, приводимое в сноске 11, в отношении отсутствия, утери или неправильности авиагрузовой накладной.

/...

27. В соответствии с Монреальским протоколом № 4 Конвенция требует выдачи транспортного документа, который теперь называется авиагрузовой накладной. Вместе с тем несоблюдение этого положения не затрагивает ответственности перевозчика в соответствии с Конвенцией 15/.

28. Как Гаагские правила, так и Гамбургские правила позволяют грузоотправителю требовать от перевозчика выдачи коносамента после того, как перевозчик принял груз в свое ведение 16/. Кроме того, как только груз погружен на борт, грузоотправитель имеет право получить "судовой" коносамент, который может быть в форме записи на уже выданном коносаменте с указанием названия или названий того корабля или тех кораблей, на который или которые был погружен товар, а также даты или дат погрузки 17/.

29. Ни Гаагские правила, ни Гамбургские правила не предусматривают выдачи коносамента в том случае, если грузоотправитель его не испрашивает. Вместе с тем режим ответственности по Гаагским правилам, включая освобождение от ответственности и ограничение ответственности, применяется только в том случае, если был заключен договор перевозки, "охватываемый коносаментом или любым аналогичным документом титула" 18/. С другой стороны, Гамбургские правила об ответственности применяются к "любому договору, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой" 19/. Таким образом, хотя право грузоотправителя требовать выдачи коносамента остается одинаковым как в соответствии с Гамбургскими Правилами, так и в соответствии с Гаагскими правилами, все же Гамбургские правила являются более открытыми в отношении использования морских грузовых накладных и других форм неотчуждаемых транспортных документов или методов составления небумажной документации.

15/ Статьи 5 (1) и 9 Конвенции, измененной Монреальским протоколом № 4.

16/ Гаагские правила, статья 3 (3); Гамбургские правила, статья 14 (1).

17/ Гаагские правила, статья 3 (7); Гамбургские правила, статья 15 (2).

18/ Статья 1b. См. также статья 2. Возможность включения режима ответственности по Гаагским правилам в договор перевозки в рамках оговорки о морской накладной отражена в пункте 70 ниже.

19/ Статья 1 (6). См. также статья 2.

30. Проект МОР является наименее требовательным из всех рассматриваемых текстов, поскольку он требует, чтобы документ выдавался только в том случае, если он испрашивается клиентом, и этот проект не предполагает, что коносамент будет выдаваться во всех случаях 20/.

b. Выдача бумажного документа путем автоматической обработки данных

31. Конвенция о смешанных перевозках позволяет оператору смешанных перевозок, в том случае, если на это согласен комитент, сохранять запись данных, исправляемых в соответствии с этой Конвенцией, путем использования любых механических или других средств, например, ЭВМ. В таком случае комитенту должен выдаваться читаемый документ в неотчуждаемой форме, который рассматривается как документ смешанных перевозок 21/.

32. Проект МОР предусматривает, что ничто, содержащееся в нем, не препятствует выдаче документов любыми механическими или электронными средствами, если это не противоречит закону той страны, где выдается данный документ 22/.

c. Выдача транспортного документа в месте назначения

33. В течение уже длительного времени технически возможным является выдача необходимых транспортных документов в месте назначения путем передачи по телеграфу перевозчику или его агенту в месте назначения соответствующей информации 23/. С обеспечением стандартизации ввода данных о транспортных документах и с развитием сетей электросвязи "ЭВМ-ЭВМ" непосредственная выдача документов в месте назначения является в настоящее время практически возможной.

34. Выдача транспортного документа в месте назначения не разрешается в соответствии с СИМ и СМГС для железнодорожных перевозок, в соответствии с КДПГ для дорожных перевозок и в соответствии с Варшавской конвенцией для воздушных перевозок, причем каждая из этих конвенций требует, чтобы копия накладной направлялась вместе с грузом 24/.

20/ МИУЧП 1982 год, исследование XLIV, документ 14, статья 4.

21/ Статья 5 (4).

22/ Статья 4 (4).

23/ По меньшей мере, еще издание 1958 года Единого коммерческого кодекса Соединенных Штатов Америки (раздел 7-305) позволяло перевозчику по просьбе комитента выдавать транспортный документ в месте назначения.

24/ СИМ 1970 года, статья 16 (1); СИМ 1980 года; статья 28; СМГС, статья 6 (1); КДПГ, статья 5 (2); Варшавская конвенция статья 6 (2). В соответствии с Монреальским протоколом № 4 второй (см. прод. сноски на след.стр.)

35. Поскольку ни Гаагские правила, ни Гамбургские правила не требуют выдачи никакого транспортного документа, то, по-видимому, в соответствии с этими правилами для перевозчика не предусматривается никакого обязательства в отношении места выдачи такого документа. Если перевозчик и грузоотправитель достигли согласия, то либо морская грузовая накладная, либо коносамент могут быть выданы перевозчиком в месте назначения. Тот же результат, по-видимому, является возможным и в соответствии с Конвенцией о смешанных перевозках и проектом КДГВ.

d. Замена бумажного документа

36. В соответствии с Монреальским протоколом № 4 вместо авиагрузовой накладной перевозчик может использовать "любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке" 25/. В этом случае грузоотправителю должна быть выдана квитанция на груз.

37. В соответствии с проектом КДГВ могут использоваться электрические или автоматические средства записи производимой операции 26/. В отличие от Монреальского протокола № 4 в этом случае не требуется выдача никакой квитанции.

38. Поскольку ни Гаагские правила, ни Гамбургские правила не требуют выдачи транспортного документа до тех пор, пока грузоотправитель не попросит выдать ему коносамент, ни одна из конвенций не запрещает использование методов составления небумажной документации.

24/ (продолжение)

экземпляр должен иметь пометку "для получателя", однако эта Конвенция уже не требует конкретно, чтобы этот экземпляр накладной направлялся вместе с грузом или передавался получателю. В соответствии с резолюцией 600k Международной ассоциации воздушного транспорта, в тех случаях, когда для передачи авиагрузовой накладной при международной перевозке используются телетайп или другие электронные средства, необходимо первоначально составлять бумажную грузовую накладную. После передачи груза последующему перевозчику второй экземпляр для получателя и копии подлежащей передаче авиагрузовой накладной должны быть представлены последующему перевозчику.

25/ Статья 5 (2) Конвенции, измененной Протоколом.

26/ Статья 3 (5).

2. Контроль за прохождением груза через документы

39. Одной из традиционных функций морского коносамента является его использование в качестве документа титула, в соответствии с которым обладатель коносамента является символическим обладателем груза. Эта функция закрепляется правилом о том, что перевозчик может передать груз только при представлении коносамента. Это правило предполагается, но не излагается в Гаагских правилах. Оно конкретно оговорено в Гамбургских правилах, в проекте КДГВ и в Конвенции о смешанных перевозках 27/.

40. Проект МОТ позволит достичь тот же результат путем предусмотрения того, что:

"Документ, выданный МОТ, может, если участники достигли соответствующего согласия и применяемый к этому случаю закон позволяет это, содержать обязательство со стороны МОТ доставить груз при представлении документа" 28/.

41. Конвенции, которые конкретно оговаривают накладную в качестве единственного транспортного документа, также предусматривают механизм, с помощью которого грузоотправитель может приказать перевозчику не доставлять груз получателю. В соответствии с Варшавской конвенцией накладная должна составляться в трех экземплярах. Третий экземпляр передается грузоотправителю 29/. До тех пор, пока груз не прибывает в место назначения, грузоотправитель может осуществлять право распоряжения грузом при представлении перевозчику третьего экземпляра накладной 30/. Это правило является в основном тем же и для груза, перевозимого по дорогам в соответствии с КДПГ, за тем исключением, что копия, которая выдается грузоотправителю и которая должна сдаваться перевозчику в случае любой задержки груза в пути следования, является первым экземпляром 31/. Применительно к железнодорожным перевозкам в соответствии с либо СИМ, либо СМГС любое изменение отправителем маршрута груза должно отмечаться в дубликate накладной 32/.

27/ Гамбургские правила, статья 1 (7); проект КДГВ, статья 4 (1); Конвенция о смешанных перевозках, статья 6 (2).

28/ Статья 4 (4).

29/ Статья 6.

30/ Статьи 12 и 13.

31/ Статья 12 (5).

32/ СИМ 1970 года, статья 21 (2); СИМ 1980 года, статья 30 (2); СМГС, статья 19 (5).

/...

Таким образом комитет теряет свое право распоряжения грузом как только он передал свой "оригинал" или дубликат накладной консигнатору или банку, действующему в соответствии с документарным кредитом.

42. В Конвенции о смешанных перевозках содержится положение о том, что если груз перевозится в соответствии с неотчуждаемым документом о смешанных перевозках, то тогда оператор смешанных перевозок освобождается от своего обязательства доставить груз, если он осуществляет доставку консигнатору "или такому другому лицу, в отношении которого он может получить надлежащие инструкции, как правило, в письменной форме" 33/. Поскольку право комитента приказать оператору смешанных перевозок доставить груз лицу, отличному от консигнатора, не основывается на обладании копией неотчуждаемого документа, то конвенция, по-видимому, не предлагает никаких средств для того, чтобы запретить комитенту осуществить право на обладание грузом до доставки груза. Тот же вывод, по-видимому, применим и к перевозке груза по морской грузовой накладной, поскольку ни Гаагские правила, ни Гамбургские правила не регулируют документарные аспекты такой перевозки.

43. Проект КДГВ предусматривает, что перевозчик может доставить груз только лицу, указанному в коносаменте, если он выписан в номинативной форме 34/. Проект не предусматривает никакого правила в отношении права грузоотправителя контролировать груз, если перевозка осуществляется на основе накладной.

3. Потребности в данных

44. Для того чтобы транспортный документ смог выполнить свои различные функции, он должен содержать определенное количество данных. Большинство этих данных являются одинаковыми, независимо от средств перевозки. Фактически большинство этих данных являются теми же, что и данные, необходимые для других документов, касающихся продажи и перевозки грузов. Вместе с тем каждая из конвенций предусматривает определенное количество элементов данных, которые должны заноситься в конкретный транспортный документ.

45. Гаагские правила и Гаагский протокол, равно как и Монреальский протокол № 4 к Варшавской конвенции предусматривают, что минимальное число элементов данных, требуемых в соответствии с каждой конвенцией, равняется трем 35/. Максимальное число элементов данных, предусматриваемых в первоначальной Варшавской конвенции равняется семнадцати, а Гамбургскими правилами и Конвенцией о смешанных перевозках - пятнадцать 36/.

33/ Статья 7 (2).

34/ Статья 4 (1). Проект также предусматривает конкретные правила в отношении коносаментов на приказ или предъявителя.

35/ Гаагские правила, статья 3 (3); Гаагский протокол и Монреальский протокол № 4, статья 8 Варшавской конвенции с внесенными изменениями. Элементы данных, предусматриваемые этими двумя протоколами, являются полностью идентичными.

36/ Варшавская конвенция, статья 8; Гамбургские правила, статья 15; Конвенция о смешанных перевозках, статья 8.

/...

46. В настоящее время не наблюдается никакой заметной тенденции в направлении либо увеличения, либо сокращения числа необходимых элементов данных. Гаагский протокол 1955 года сократил число необходимых элементов данных с первоначальных семнадцати в Варшавской конвенции до трех. Это решение было подтверждено Монреальским протоколом № 4 1975 года, хотя один из необходимых элементов данных и отличается от того, который был предусмотрен в Гаагском протоколе. С другой стороны, Гамбургские правила 1978 года увеличили необходимое число элементов данных с трех, предусматриваемых в Гаагских правилах, до пятнадцати. Аналогичное увеличение было сделано и в Конвенции о смешанных перевозках в 1980 году.

4. Требования подписи

47. Большинство, однако не все из конвенций, требуют, чтобы транспортный документ был подписан грузоотправителем или перевозчиком, или же обоими. Все конвенции, предусматривающие обеспечение подписи, допускают подпись каким-либо техническим путем.

Конвенция	Требуемая подпись		Допускаемая форма			Соответствующее законодательство место выдачи документа	Статья конвенции
	Грузоот-правитель	Перевозчик	Инициалы	В печатной форме	Другие формы		
Гаагские правила	нет	нет					
Гамбургские правила	нет	да	да	да	да а/	да а/	I 4
Варшавская конвенция	да	да	да	да	нет	нет	6
				грузоотп-равитель			
Гаагский протокол	да	да	да	да-	нет	нет	6
				грузоотп-равитель			
Монреальский протокол № 4	да	да	да	да	нет	нет	6
Конвенция СИМ-1970 год	да б/	да с/	да	да-	нет	да б/	6, 8
				грузоотп-равитель			
Конвенция СИМ-1980 год	да б/	да с/	да	да-	нет	да б/	I 3, II
				грузоотп-равитель			
СМГС	да	да с/	да	да-	нет	нет	6, 7
				грузоотп-равитель			
КДПГ	да	да	да д/	да д/	нет	да д/	5
Смешанные перевозки	нет	да	да	да	да а/	да а/	5
Проект КДПГ	да	да	да	да	да е/	да е/	6
Проект МСТ	нет	нет					

а/ "Подпись для транспортной накладной / документа для смешанных перевозок может быть сделана в письменной форме, отпечатана в виде факсимиле, перфорирована, представлена в виде штампа, символов или же сделана с использованием других механических или электронных средств, если это не находится в противоречии с законодательством страны, где выдается транспортная накладная / документ для смешанных перевозок".

б/ "Если законодательство и положения, действующие в месте отправки, требуют этого, отправитель добавляет свою фамилию и адрес, а также свою подпись в письменной или отпечатанной форме или в виде штампа".

с/ Ни СИМ, ни СМГС не требуют "подписи" перевозчика. Однако обе эти конвенции предусматривают приложение перевозчиком к транспортной накладной своей печати.

д/ "Эти подписи могут быть отпечатаны или заменены штампами отправителя и перевозчика, если это допускается в соответствии с законодательством страны, в которой выдана транспортная накладная".

е/ Данное правило совпадает с правилом, содержащимся в сноске д/, предусматривая в то же время также возможность использования какой-либо другой отметки подлинности, если это допускается законодательством страны, в которой выдается транспортный документ.

/...

48. Рабочая группа ЭКЕ/ЮНКТАД по упрощению процедур международной торговли рекомендовала

"правительствам и международным организациям, несущим ответственность за соответствующие межправительственные соглашения, изучить национальные и международные тексты, в которых закрепляются требования в отношении подписей документов, необходимых в международной торговле, а также рассмотреть вопрос об изменении таких положений, где это необходимо, с тем чтобы информация, которая содержится в этих документах, могла подготавливаться и передаваться электронными или другими автоматическими средствами передачи данных, а требование подписи могло бы удовлетворяться путем свидетельствования подлинности, гарантированного средствами, используемыми при передаче" 37/.

C. Организации, которые подготавливают формы транспортных документов

49. В соответствии с некоторыми конвенциями в области транспортировки важное значение придается тому, чтобы все перевозчики использовали транспортный документ единообразной формы. В этих случаях одной из организаций может быть поручена разработка требуемого документа. Там, где обеспечению подобного единообразия придается меньшее значение, перевозчики могут свободно определять форму собственных документов, учитывая, однако, что в них должна содержаться информация, предусмотренная в соответствии с конвенцией.

50. Накладная для транспортировки по железной дороге, используемая в рамках СМГС, предусмотрена государствами в приложении к Конвенции. Форма накладной недавно была пересмотрена и в настоящее время находится в соответствии с Единым форматом Организации Объединенных Наций.

51. До того как Конвенция СИМ 1970 года вступила в 1975 году в силу, форма транспортной накладной на перевозку по железной дороге, предусмотренная в этой Конвенции, также содержалась в приложении к Конвенции. В соответствии с Конвенцией СИМ 1970 года железные дороги имеют полномочия определять образец транспортной накладной 38/. Предлагаемый образец накладной должен передаваться Центральному бюро международных железнодорожных перевозок (Берн), которое направляет его государствам-участникам. Если ни одно из государств не выступает с возражениями в течение месяца, предложение вступает в силу. Если

37/ Рекомендация № I4, TRADE/WP.4/INF.63, TD/B/FAL/INF.63.

38/ Статья 6 (1).

возражение имеется, то Центральное бюро пытается устранить различия. В соответствии с прилагаемой к КОТИФ Конвенцией СИМ 1980 года, которая, как ожидается, вступит в силу примерно в 1985 году, железные дороги будут в полной мере правомочны устанавливать образец транспортной накладной без утверждения со стороны правительств 39/. Работа по изменению формы накладной для транспортировки по железной дороге в рамках СИМ была предпринята Международным комитетом железнодорожного транспорта (ЦИТ). Накладная для транспортировки по железной дороге, используемая в рамках СИМ с 1969 года соответствует Единому формату Организации Объединенных Наций.

52. Ни в одной из других конвенций не предусматривается поручения какой-либо организации разработки документов или же обязательного обеспечения единообразия формы используемых документов. Тем не менее желательность использования документов, являющихся единообразными по своей форме, обусловила разработку различными организациями образцов транспортных документов.

53. Международная ассоциация воздушного транспорта (МАВТ) разработала накладную для воздушных перевозок, которая должна обязательно использоваться членами МАВТ и которая также широко используется странами, не являющимися ее членами. Новая единая авиагрузовая накладная/транспортная накладная, которая тесным образом соотнесена с Единым форматом Организации Объединенных Наций, была утверждена для факультативного использования с 1 апреля 1982 года и обязательного использования с 1 января 1984 года 40/.

54. Транспортная накладная КДПГ, приведенная в соответствии с Единым форматом Организации Объединенных Наций, была разработана Международным союзом железных дорог (ИРУ) и используется на всеобщей основе. Другие организации, такие как Бюро по упрощению процедур международной торговли (СИТПРО) в Соединенном Королевстве, также разработали форму транспортных накладных КДПГ, которые в настоящее время находятся в использовании. Транспортная накладная КДПГ СИТПРО также приведена в соответствие с Единым форматом Организации Объединенных Наций.

55. Что касается транспортировки товаров морем, то здесь нельзя отметить такую же степень стандартизации транспортных документов, как и в рамках других форм транспортировки. В настоящее время сохраняется традиция, в рамках которой каждый перевозчик имел собственную форму транспортной накладной, причем в ряде случаев для различных товаров и на различных путях имелись различные формы накладных. Точно

39/ Статья I2 (2). Также см. E. Bertherin, La réforme de la lettre de voiture internationale, 88 Bulletin des transports internationaux par chemins de fer 47 (1980).

40/ Резолюция 600j МАВТ (111).

также по мере разработки новых транспортных документов, имеющих характер накладных для транспортировки морем, такие документы часто разрабатывались в отдельном порядке каждым перевозчиком.

56. Тем не менее здесь была достигнута определенная степень стандартизации. Широкое использование получил приведенный в соответствие с Единым форматом Организации Объединенных Наций образец транспортной накладной, предложенный Международной палатой морского судоходства. Различные торговые ассоциации и конференции по вопросам перевозки предложили образцы транспортных документов различного вида. Эти образцы во многих случаях соответствуют форме, предложенной Международной палатой морского судоходства.

57. Наименьшее единообразие среди всех транспортных документов безусловно характерно для документов в рамках совмещенных или смешанных перевозок. Ввиду различия ситуаций, существующих в рамках совмещенных или смешанных перевозок, единообразия документов в течение некоторого времени, по всей вероятности, обеспечено не будет, если такое обеспечение вообще достижимо. Тем не менее документы в рамках совмещенных перевозок, приведенные в соответствие с Единым форматом Организации Объединенных Наций, были приняты такими организациями как Балтийская международная морская конференция (БИМКО), Международная палата морского судоходства (МПС) и Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).

II. НЕКОТОРЫЕ ТЕКУЩИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

A. Документы с незаполненной обратной стороной, документы в краткой форме и документы, представляемые грузоотправителем

58. Транспортные документы часто разрабатываются в форме, включающей несколько листов, между которыми проложена копировальная бумага, что позволяет грузоотправителю одновременно пропечатать все оригиналы и копии. На обратной стороне оригиналов, как правило, излагаются общие условия перевозки перевозчиком.

59. Разработка ряда форм для международных торговых операций, которые приведены в соответствии с Единым форматом Организации Объединенных Наций для торговых документов, позволила использовать при подготовке документов современные методы воспроизведения в рамках одного прогона для всех документов, необходимых для осуществления операций продажи и транспортировки товаров. Однако оборудование для подготовки документов часто не может обеспечить обработку форм, состоящих из нескольких листов, и в некоторых случаях требует использования бумажной ленты, что не допускает печатания на обратной стороне.

60. Даже в тех случаях, где этого не происходит, процедура подготовки документов грузоотправителем была бы облегчена, если бы допускалось применение стандартной формы для определенного вида транспортировки, которая могла бы использоваться любым перевозчиком.

61. Для обеспечения обработки таких форм, представляемых грузоотправителем, или документов с незаполненной обратной стороной, Рабочая группа ЭКЕ/ЮНКТАД по упрощению процедур международной торговли рекомендовала, чтобы на лицевой стороне документа содержалась следующая клаузула:

"Положения стандартных условий перевозки владельцем транспорта/перевозчиком (включая условия, касающиеся периода до осуществления и во время осуществления перевозки) и тарифа, применяемого со дня принятия ответственности за груз, подлежащий перевозке, включены в настоящий документ, а также во все международные конвенции или национальные законодательства, которые имеют обязательную силу по отношению к договору, содержащемуся в настоящем документе.

Копия нормативных условий перевозки владельца транспорта/перевозчика, применяемая в настоящем документе, может быть проконтролирована или будет представлена по просьбе в учреждение владельца транспорта/перевозчика или их основных агентов" 41/.

41/ Recommendation No. 12, para. 16, TRADE/WP.4/INF.61, TD/B/FAL/INF.61.

62. Степень, в которой суды в различных странах примут такое введенное общее положение, зависит от отношения юридической системы к договорам о присоединении и применения общих условий, а также текста стандартных условий перевозки отдельного перевозчика и наличия этого текста у грузоотправителей, которые должны подчиняться положениям этого документа 42/.

63. Транспортные документы с незаполненной обратной стороной и документы в краткой форме приемлемы в качестве документарных аккредитивов, выпускаемых в рамках Унифицированных правил и практики документарных аккредитивов 43/.

В. Универсальные или многоцелевые транспортные документы

64. Унификация различных транспортных документов в рамках единого формата Организации Объединенных Наций транспортных документов показала, что требования в отношении данных к перевозке грузов различными транспортными средствами сходны друг с другом. Разработка транспортных документов с незаполненной обратной стороной и документов в краткой форме с внесением в них положения, соответствующего положению, предложенному Рабочей группой ЭКЕ/ЮНКТАД по упрощению процедур международной торговли позволила включить в транспортный документ положения, касающиеся условий перевозки грузов любым перевозчиком и любым видом транспорта.

65. Рабочая группа Совета торговых процедур Швеции (СТПШ) включила оба этих аспекта в проект многоцелевого транспортного документа с незаполненной обратной стороной 44/. Этот документ направлен на то, чтобы заменить

- накладную на морскую перевозку грузов, квитанцию о дате отгрузки;
- коносамент, накладную на перевозку водными путями, сквозной коносамент;

42/ Одним из наблюдателей было отмечено, что прецедентное право в вопросе о законности транспортных документов в краткой форме и документов с незаполненной обратной стороной является противоречивым и трудно поддающимся толкованию в целом ряде крупных морских держав. E. du Pontavice, *supra* note 2 at p. 441.

43/ Art. 19 (b) (ii).

44/ SWEPRO, Multi-Purpose Transport Document (MPT), (Göteborg, 1981), reprinted in TRADE/WP.4/R. 165.

/...

- комбинированный транспортный документ;
- железнодорожную транспортную накладную;
- автодорожную транспортную накладную;
- авиагрузовую транспортную накладную, авиагрузовую накладную фирмы;
- ТСЭ (транспортное свидетельство экспедитора);
- СЭП (свидетельство экспедитора о получении).

66. В том случае, когда многоцелевой транспортный документ используется в качестве коносамента, в специально оговоренном месте на бланке должны быть отпечатаны две буквы "VL". Хотя в докладе Рабочей группы этот вопрос не рассматривается, следует, видимо, предполагать, что это является достаточным указанием на то, что "по передаче документа перевозчик берет на себя обязанность по доставке грузов" 45/.

67. Проект многоцелевого транспортного документа успешно применялся на экспериментальных началах в нескольких фирмах в Швеции. Доклад Рабочей группы СТПШ был опубликован в ноябре 1981 года на английском языке и широко распространен с тем, чтобы способствовать принятию этой концепции в международном масштабе. Как отмечал СТПШ, "не имеет смысла начинать вводить этот документ только в Швеции, так как, если эта новая идея не встретит понимания в международном масштабе, осуществлять подобную практику будет трудно" 46/. Кроме того, могут возникнуть трудности в использовании данного документа в отношении таких видов международного транспорта, как, например, железнодорожный и воздушный, где для всех перевозчиков требуется определенная форма документа 47/.

45/ Выдержка из определения коносамента, содержащегося в Гамбургских правилах, статья 1 (7).

46/ SWERPO News, No. 3, February 1982, p. 7.

47/ "Транспортный документ не должен заменяться другими документами или дополняться документами помимо тех, использование которых предписано или разрешено настоящей конвенцией или тарифами". CIM 1970, art. 6 (8). См. также CIM 1980, art. 13 (4).

C. Накладная на морскую перевозку грузов вместо коносамента

68. Единственными транспортными документами, которые должны направляться грузоотправителем отдельно от груза, является коносамент и обращаемый документ о смешанных перевозках. Особая обработка, которая требуется для этих документов, увеличивает затраты для всех сторон. Кроме того, часто эти документы прибывают позже груза, что вызывает скопление грузов в порту и связанные с этим затраты.

69. В некоторых отраслях было замечено, что большинство перевозок производится между потребителями, давно знающими друг друга, или между различными предприятиями одной многонациональной группы. В этих случаях коносамент не выполняет той коммерческой функции, которую не мог бы обеспечить необращаемый транспортный документ, такой как накладная на морскую перевозку грузов.

70. В настоящее время основная юридическая трудность, связанная с использованием накладных на морскую перевозку грузов при перевозках между связанными друг с другом сторонами, состоит в режиме ответственности Гаагских правил, которые применяются лишь в том случае, когда перевозка обеспечивается коносаментом или аналогичным по силе документом. Поэтому накладные на морскую перевозку грузов часто включают Гаагские правила в договор о перевозке. Имеются некоторые сомнения в отношении того, является ли подобное включение правил эффективным 48/. Гамбургские правила устраняют этот юридический вопрос, поскольку они касаются "любого договора, в соответствии с которым перевозчик в ответ на оплату фрахта берет на себя обязательство по перевозке грузов морем из одного порта в другой" 49/.

71. Хотя накладные на морскую перевозку грузов чаще всего применяются в том случае, когда грузы не продаются на плаву и когда не выдается никаких документарных аккредитивов, снижение расходов в результате упрощения процедур обработки документов, в случае, когда коносамент не выдается, позволило Рабочей группе ЭКЕ/ЮНКТАД по упрощению процедур международной торговли рекомендовать следующее:

"Перевозчики должны всегда предоставлять неотчуждаемый транспортный документ, помня о том, что эти документы могут быть использованы в рамках документарных кредитов, если это оговорено лицом, обращающимся за кредитом" 50/.

48/ Supra, note 42.

49/ Art. 1 (6).

50/ Рекомендация № I8, мера помощи 7.2, ECE/TRADE/141.

72. В настоящей редакции проекта Единообразных правил и обычаев для документарных аккредитивов признается использование неотчуждаемых морских грузовых накладных в рамках документарных аккредитивов. В то время как в варианте ЕЭК I974 года широко упоминаются морские коносаменты, в настоящем проекте упоминаются "транспортные документы" 51/. Определение любого конкретного вида транспортного документа, который может потребоваться лицу, обращающемуся за кредитом, является обязанностью этого лица. Кроме того, обязанность банка, который предоставляет кредит, заключается также в том, чтобы решить, являются ли транспортные документы, определенные в заявке на получение кредита, достаточными для этих целей.

73. Озабоченность, которая была выражена по поводу использования морских грузовых накладных в рамках документарных кредитов, заключается в том, что они не гарантируют банку или консигнатору то, что груз не будет переадресован грузоотправителем после того, как он получит плату в соответствии с кредитом. Аналогичная проблема возникнет в тех случаях, когда транспортная документация будет составлена в небумажной форме.

74. В целях определения таких подходов к этой проблеме, которые бы представили такие же правовые гарантии консигнатору и банку, как и обладание коносаментом, но которые были бы более эффективными в административном плане, был проведен ряд исследований. Наиболее прогрессивный проект был подготовлен Шведским советом транспортных исследований. Он был использован в экспериментальном порядке в качестве системы получения формата грузов АКЛ 52/. Эта система представляет собой соединение морских коносаментов с автоматической обработкой данных. Она основывается на внутренней системе ЭВМ, действующей между портами отправки и назначения. Перевозчик предоставляет грузоотправителю отпечатанный результат данных о перевозке, который он заверяет в качестве первого экземпляра. Помимо прочего, в этом экземпляре содержатся следующие элементы:

а) банк покупателя, который открыл аккредитив, назван в качестве консигнатора;

б) заявление отправителя о том, что он безвозвратно аннулирует свое право на распоряжение грузом в ходе перевозки в пользу консигнатора;

51/ Infra., пункт 80.

52/ K. Grönfors, Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement (Göteborg, 1979); K. Grönfors, The Legal Aspects and Practical Implications of non-Documentary (Paperless) Cargo Movement, BIMCO Bulletin 1981, p. 6180.

с) заявление перевозчика о том, что в его ведении находится груз, определенный в охранной квитанции и являющийся залогом как для упомянутого банка, так и для консигнатора.

75. Ни один другой проект не достиг еще уровня практического эксперимента и использования. Однако одно предложение относительно небумажной транспортной документации, которое было выдвинуто для использования в системах данных в области общественной информации, заключается в использовании общественной системы криптографического формата, в рамках которой данные, содержащиеся в сообщении ЭВМ расшифруют посредством применения методов криптологии источник и содержание сообщения 53/. Это предложение будет также основываться на заявлениях, аналогичных тем, которые содержатся в системе получения формата грузов АКЛ.

76. Вместе с тем другой предложенный подход состоит в том, чтобы основываться на системе регистрации. Согласно одному предложению перевозчик будет регистрировать в своих электронно-вычислительных машинах любые проценты на продажу или гарантии, начисленные грузу 54/. Согласно другому предложению, которое было внесено в отношении насыпных грузов, и особенно в отношении торговли с использованием наливных судов, регистрация будет осуществляться либо в центральном регистрационном учреждении в удобном месте, либо банком 55/.

53/ R. Henriksen, The Legal Aspects of Paper-less International Trade and Transport (Copenhagen 1982).

54/ K.H. Reinskou, Bills of Lading and ADP: Description of a Computerized System for Carriage of Goods by Sea, 2 Journal of Media Law and Practice, No.2 (1981), reprinted in TRADE/WP.4/R.159.

55/ P. Gram, Chairman, INTERTANKO Documentary Committee, Delivery of Cargo without Presentation of Bills of Lading, доклад от 16 ноября 1980 года. Для сравнения предложение, внесенное на восьмой сессии Комиссии, заключалось в том, что "в том случае, если считается желательным, чтобы любое гарантийное обеспечение при финансировании международной торговли подпадало под систему регистрации, то необходимо изучить вопрос о возможности создания в международном плане системы регистрации, обслуживаемой ЭВМ". Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее восьмой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцатая сессия, Дополнение № 17 (A/10017), пункт 60.

/...

D. Юридическое значение записей, хранящихся в ЭВМ

77. Поскольку бумажные отчеты и документация, включая транспортные документы, все больше заменяются отчетами, хранящимися в ЭВМ, была выражена озабоченность в отношении юридического значения этой документации. Несмотря на широко распространенное использование ЭВМ во всех областях коммерческой деятельности, в некоторых странах по-прежнему имеются колебания в отношении представления хранящейся в ЭВМ документации в качестве доказательства судам и арбитражным трибуналам. Считается, что нынешний уровень техники в области записи на ЭВМ не дает достаточных гарантий против фальсификации. Помимо этого, существуют традиционные юридические барьеры, касающиеся использования этих записей в качестве доказательств, особенно в тех странах, где традиционным является общее право.

78. В докладе об электронном переводе средств, представленном Комиссии на нынешней сессии, содержится ряд международных мер, которые были приняты для содействия использованию автоматической обработки данных 56/. Некоторые из этих мер в области транспортных документов уже были отмечены выше. В докладе также излагаются международные действия, которые были осуществлены в отношении доказательственной ценности документации, хранящейся в ЭВМ.

79. В докладе делается вывод о том, что:

"Для того чтобы придать юридические гарантии международному электронному переводу средств, необходимы согласованные правила относительно условий, в которых документация, хранящаяся в ЭВМ, может считаться допустимой в качестве доказательств и доказательственной ценности документации, хранящейся в ЭВМ. Однако эта проблема выходит за рамки электронного перевода средств и касается всех аспектов международной торговли, в рамках которых могут использоваться ЭВМ. Поскольку правила доказательства являются частью процессуального законодательства и связаны с остальными элементами правовой структуры государства, в настоящее время было бы трудно прийти к единому законодательству. Однако в том случае, если будут разработаны руководящие принципы относительно условий, в которых документация, хранящаяся в ЭВМ, допускается в качестве доказательства, это может оказать влияние на развитие правовой структуры в этой области" 57/.

E. Документарные аккредитивы

80. Одна из главных целей Международной торговой палаты в ходе текущего пересмотра Единых правил и обычаев для документарных аккредитивов состоит в том, чтобы скорректировать правила с

56/ A/CN.9/221, пункты 70-81.

57/ Там же, пункт 88.

учетом происшедших в последнее время изменений в области транспортной документации 58/. В контексте этого доклада особый интерес представляют четыре момента.

- Новый текст проекта ЕЭК использует термин "транспортные документы" и упоминает особый вид транспортных документов только в тех редких случаях, когда подразумеваемое правило применяется лишь к одному этому документу. Это позволяет разработать более единообразный подход к документарным аккредитивам, касающимся грузов, перевезенных различными видами транспорта, путем комбинированных или смешанных перевозок или в соответствии с различными видами документации с использованием одного и того же вида транспорта.

- Если в кредитных документах не оговорено иначе, банки примут в качестве оригинала документы, составленные и представляющиеся составленными системами обработки данных или системами фототирования в том случае, если после их производства эти документы были помечены в качестве оригиналов и подписаны или удостоверены иным образом их эмитентами. Это позволит осуществлять производство документов на основе стандартного формата, такого как Единый формат Организации Объединенных Наций, использующий фотографические или автоматические средства обработки данных.

- За исключением тех случаев, когда в кредитном документе конкретно оговаривается наличие бортового транспортного документа, банки примут такой транспортный документ, который свидетельствует о том, что грузы были перевезены или получены для перевозки. Это всегда являлось правилом для всех транспортных средств, за исключением морских транспортных средств. С введением контейнерных и смешанных перевозок целесообразность или необходимость выпуска бортовых документов отпадает. Однако лицо, обратившееся за кредитом/покупатель товаров сохранит за собой право потребовать бортовой коносамент по кредиту, а отправитель/продавец товаров сохраняет за собой право потребовать этот документ от перевозчика в соответствии с Гаагскими правилами и Гамбургскими правилами.

- Правила, касающиеся трансперевозок, были расширены с тем, чтобы отразить характер комбинированных и смешанных перевозок.

58/ Прогресс, достигнутый Международной торговой палатой в деле пересмотра ЕЭК, изложен в документе A/CN.9/229. Самый последний проект пересмотренного текста на время составления данного документа содержится в документе № 470/394. Положения, касающиеся транспортных документов, содержатся в статьях 22-33.

/...

ВЫВОД

81. Законы и обычаи, касающиеся международных транспортных документов, быстро меняются. Менее явными становятся различия между разными видами транспортировки грузов и потребностями отправителей и банков, а также перевозчиков, в отношении документации, присущей этим видам транспорта. В результате этого в будущем может возникнуть большая потребность, чем это было ранее, в согласовании правил, регулирующих подобную транспортную документацию.

82. Секретариат намерен и впредь получать информацию о событиях в этой области. Когда настанет время, секретариат, возможно, предложит Комиссии будущий курс действий с учетом мнений, выраженных Комиссией.
