



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
15 February 2006

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа III (Транспортное право)
Семнадцатая сессия
Нью-Йорк, 3–13 апреля 2006 года

Транспортное право: подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов

Предложение Нидерландов относительно коносаментов, выданных поименованному лицу

Записка Секретариата

В ходе подготовки к семнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Нидерландов представило на рассмотрение Рабочей группы текст предложения о включении положений, касающихся коносаментов, выданных поименованному лицу, в проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов. Текст этого предложения воспроизводится в приложении к настоящей записке в том виде, в каком он был получен Секретариатом.



Приложение

Предложение Нидерландов относительно коносаментов, выданных поименованному лицу

I. Введение

1. В проекте конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов содержится ссылка на оборотные транспортные документы и необоротные транспортные документы (и, естественно, на их электронные варианты). Эти два вида документов определяются в проекте статьи 1(о) и (р). Далее в проекте конвенции разрабатываются правила, касающиеся каждого вида документов.
2. Однако в практике также используется транспортный документ, правовые последствия которого во многих правовых системах находятся где-то между последствиями оборотного и необоротного транспортного документа: коносамент, выданный поименованному лицу¹. Такой документ может обозначаться с помощью различных названий, например "straight bill of lading", "nominative bill of lading", "recta bill of lading" ("именной коносамент") и т.д.².
3. Положения законодательства, регулирующие коносаменты, выданные поименованному лицу, весьма далеки от единообразия. Должен ли грузополучатель представить такой документ перевозчику для того, чтобы груз был ему сдан в месте его назначения? Является ли такой документ документом, удостоверяющим правовой титул? Является ли его содержание убедительным доказательством по отношению к грузополучателю? Воплощает ли такой документ права по отношению к перевозчику? В случае передачи прав от грузоотправителя по договору грузополучателю какой метод может или должен использоваться?
4. Ответы на такого рода вопросы являются разными в разных правовых системах. Даже в рамках одной и той же правовой системы могут быть разные мнения. Хотя коносамент, выданный поименованному лицу, используется уже давно, неопределенность положений законодательства, касающихся этого документа, все еще приводит к судебным тяжбам в ряде правовых систем. Кроме того, прецедентное право, возникшее в результате такого рода судебных тяжб, не всегда способствует достижению единообразия.
5. Можно утверждать, что данные новые положения проекта конвенции обуславливают ненужность коносамента, выданного поименованному лицу. Все его коммерческие функции, что весьма спорно, могут выполняться согласно

¹ В большинстве правовых систем этот документ рассматривается как особый вид *необоротного* транспортного документа. Вместе с тем существуют также правовые системы, в которых коносамент, выданный поименованному лицу, рассматривается в качестве особого вида *оборотного* транспортного документа.

² Поскольку эти слова могут иметь определенные правовые оттенки во внутригосударственном законодательстве, это предложение является настолько нейтральным, насколько это возможно, и касается того вида транспортного документа, какой называется "коносаментом, выданным поименованному лицу".

этим новым положениям (например, функции, касающиеся сдачи груза, права распоряжения грузом и передачи прав) либо обычным необоротным транспортным документом (таким, как морская накладная), либо обычным оборотным транспортным документом (таким, как ордерный коносамент), индоссированным грузоотправителем по договору в пользу поименованного лица.

6. Вместе с тем нельзя ожидать, что средний пользователь коносамента, выданного поименованному лицу, будет делать прямой выбор между любой из этих альтернатив. После вступления проекта конвенции в силу более вероятно то, что грузоотправители по договору, которые привыкли просить перевозчиков выдать коносамент и передать его поименованному лицу, будут продолжать поступать таким образом. Вследствие этого использование такого транспортного документа в будущем будет обуславливаться правилами, применимыми к необоротным транспортным документам в целом³, что может и не входить в намерения сторон. Естественно, они могут в договорном порядке отступать от правил⁴, закрепленных в проекте конвенции, и корректировать свой документ с учетом своих конкретных коммерческих нужд. Однако произойдет ли это в ходе обычных коммерческих операций? С учетом отсутствия в настоящее время единообразия положений законодательства, касающихся коносаментов, выданных поименованному лицу, эти сомнения являются оправданными. Если эти предположения являются правильными, то конечный результат может заключаться в том, что новая конвенция увеличит неопределенность положений законодательства, касающихся использования коносаментов, выданных поименованному лицу, вместо уменьшения такой неопределенности.

7. Вполне ясно, что такого результата следует избегать: цель любой конвенции в области торгового права заключается в обеспечении единообразия и определенности правил, когда это возможно и достижимо. Поэтому, по мнению делегации Нидерландов, желательно, чтобы в проекте конвенции коносамента, выданные поименованному лицу, рассматривались как отдельная категория документов, и в нем следует предпринять в интересах единообразия и правовой определенности попытку предусмотреть некоторые правила, касающиеся этого вида транспортных документов.

8. С учетом таких рассуждений правовыми областями, которые, по нашему мнению, заслуживают внимания при обсуждении возможных правил, касающихся коносаментов, выданных поименованному лицу, являются следующие:

- a) сдача груза поименованному грузополучателю,
- b) предоставление права распоряжения грузом и его передача;
- c) доказательственная сила документа; и
- d) передача прав.

³ См. пункт 9 ниже.

⁴ Предполагается, что положения, касающиеся правовых последствий транспортных документов, не будут носить обязательного характера.

II. Конкретные предложения

9. Однако прежде чем рассматривать эти правовые области, следует уделить внимание надлежащему определению понятия коносамента, выданного поименованному лицу. Проект конвенции практически не может оказать в этом какую-либо помощь, поскольку в нем вообще не содержатся ссылки на коносаменты. Во внутригосударственном законодательстве коносамент также зачастую остается без определения. Вместе с тем в статье 1(о) проекта документа "оборотный транспортный документ" определяется как документ, в котором указано, что груз подлежит передаче по приказу или предъявителю. Из этого вытекает, что документ, в котором указано, что груз подлежит передаче поименованному лицу, относится *в пределах сферы применения данного проекта документа* к категории необоротных документов.

10. Далее, согласно транспортному праву, ключевая функция коносамента заключается в том, что он легитимирует лицо, которое либо указано в самом документе по наименованию (либо прямо поименовано, либо поименовано в качестве индоссата), либо становится держателем этого документа (когда документ выдается непосредственно держателю или имеет бланковый индоссамент) в качестве лица, которое вправе осуществить любое право согласно договору перевозки, засвидетельствованному этим документом. Данная функция легитимирования сопряжена с требованием в отношении того, что такой документ должен быть предъявлен или передан перевозчику, когда держатель документа желает осуществить такое право. Следовательно, правило предъявления представляется вторым и ключевым элементом определения понятия коносамента, выданного поименованному лицу.

11. Морская накладная также является необоротным документом, который обычно передается поименованному лицу. Для того чтобы провести различие между коносаментом, выданным поименованному лицу, и такой морской накладной и с полным учетом его функции легитимирования, такое определение должно, в-третьих, включать положение о том, что правило предъявления должно быть изложено в самом документе.

12. По вышеуказанным причинам в содержащихся в настоящем документе предложениях коносамент, выданный поименованному лицу, описывается как:

"необоротный транспортный документ, в котором указано, что он должен быть передан для того, чтобы груз был сдан".

13. Из этого вытекает, что, если транспортный документ выдан поименованному лицу и правило предъявления не изложено в той или иной форме в таком документе, все положения проекта конвенции, касающиеся необоротных транспортных документов, применяются к такому документу даже в том случае, если такой документ называется "коносаментом"⁵, ⁶.

⁵ Считается, что требование о том, чтобы правило предъявления было изложено в документе, соответствует нынешней практике. Когда грузоотправитель по договору просит перевозчика выдать коносамент поименованному лицу, перевозчик использует свою стандартную проформу коносамента. В отсутствие юридически единообразного определения понятия коносамента эти стандартные проформы, почти без исключения, включают в договорном

14. Когда коносамент, выданный поименованному лицу, описывается таким образом, как это предложено в предыдущем пункте, касающиеся сдачи груза положения проектов статей 48 и 49, более не являются подходящими для такого вида документов. Поэтому далее изложено предложение в отношении нового проекта статьи 48 бис, которая должна применяться к коносаменту, выданному поименованному лицу. Эта новая статья объединяет те элементы проектов статей 48 и 49, которые, по нашему мнению, имеют отношение к использованию этого вида документов.

15. Новый проект статьи 48 бис. "Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдается"

Если необоротный транспортный документ, в котором указано, что он должен быть передан для сдачи груза, выдан, то применяются следующие пункты:

а) перевозчик должен сдать груз в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 11(4), грузополучателю по передаче необоротного документа и предъявлении грузополучателем надлежащего удостоверяющего документа. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если любое из этих двух требований не выполняется. В случае выдачи более одного оригинала необоротного документа, достаточно передачи одного оригинала, и другие оригиналы утрачивают силу или перестают быть действительными;

б) если грузополучатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения или если перевозчик отказывается в сдаче груза по той причине, что грузополучатель не может предъявить надлежащий удостоверяющий документ или не передает такой транспортный документ, перевозчик должен уведомить об этом грузоотправителя по договору. В таком случае грузоотправитель по договору должен дать инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик после того, как он предпринял разумные усилия, не в состоянии идентифицировать и найти грузоотправителя по договору, то в таком случае лицо, указанное в статье 34, считается грузоотправителем по договору для цели настоящего пункта. Перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя по договору, согласно настоящему пункту освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки независимо от того, был ли ему передан необоротный транспортный документ.

16. Соответствующее положение, касающееся электронного варианта такого документа, может в таком случае стать:

порядке правило предъявления, поскольку функция легитимирования данного документа является ключевым элементом для взаимоотношений между перевозчиком и стороной, заинтересованной в грузе. В течение последних нескольких лет большинство банков также стали сторонниками включения в коносаменты правила предъявления.

⁶ Вполне понятно, что это описание может включать транспортные документы, которые являются всего лишь грузовыми расписками. По нашему мнению, это не вызывает возражений. Если грузовая расписка включает правило предъявления, то ей придается такой статус, на основании которого в случае необходимости предлагаемые положения могут применяться *mutatis mutandis* также к таким грузовым распискам.

Новым проектом статьи 48 тер. "Сдача груза в том случае, когда необоротная транспортная электронная запись, требующая передачи, выдается"

Если необоротная транспортная электронная запись, в которой указано, что она должна быть передана для сдачи груза, выдана, то применяются следующие пункты:

а) перевозчик должен сдать груз в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 11(4), лицу, поименованному в электронной записи в качестве грузополучателя и обладающему исключительным контролем над электронной записью. После такой сдачи груза электронная запись утрачивает силу или перестает быть действительной. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если лицо, утверждающее о том, что оно является грузополучателем, не в состоянии предъявить надлежащий удостоверяющий документ и показать в соответствии с процедурами, указанными в статье 6⁷, что оно обладает исключительным контролем над электронной записью;

б) если грузополучатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения или если перевозчик отказывается в сдаче груза в соответствии с пунктом (а), то перевозчик должен уведомить об этом грузоотправителя по договору. В таком случае грузоотправитель по договору должен дать инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик после того, как он предпринял разумные усилия, не в состоянии идентифицировать и найти грузоотправителя по договору, то в таком случае лицо, указанное в статье 34, считается грузоотправителем по договору для цели настоящего пункта. Перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя по договору, согласно настоящему пункту освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки независимо от того, в состоянии ли лицо, которому сдается груз, показать в соответствии с процедурами, указанными в статье 6, что оно обладает исключительным контролем над электронной записью.

17. Что касается права распоряжения грузом, то проект статьи 56 проекта конвенции предусматривает, что в случае необоротного транспортного документа это право может быть передано любой третьей стороне включая (первоначального) грузополучателя. Таким образом банки могут получить право распоряжения грузом. Однако в отношении коносамента, выданного поименованному лицу, правило предъявления сопряжено с требованием о том, чтобы любая передача права распоряжения грузом могла иметь место только в отношениях между грузоотправителем по договору и грузополучателем, поименованным в документе. Банк, который обладает коносаментом, выданным поименованному лицу (иному, чем сам банк), не может позитивным образом осуществлять право распоряжения грузом. Он имеет в негативном смысле только полномочие воспрепятствовать любому другому лицу в осуществлении права распоряжения грузом в течение перевозки груза. Еще одно последствие

⁷ В проект статьи 6 необходимо внести изменения, с тем чтобы отразить надлежащие процедуры для использования необоротной электронной записи, в которой указано, что она должна быть передана для сдачи груза.

правила предъявления заключается в том, что передача права распоряжения грузом и передача документа должны производиться одновременно.

18. С учетом вышеизложенного предлагается добавить к проекту статьи 56 новый пункт. Этот новый пункт объединяет те элементы из других пунктов проекта статьи 56, которые, по нашему мнению, имеют отношение к использованию коносаментов, выданных поименованному лицу.

19. Новый пункт статьи 56

Если необоротный транспортный документ или необоротная транспортная электронная запись, в которой указано, что она должна быть передана для сдачи груза, выдана, то применяются следующие правила:

а) грузоотправитель по договору является распоряжающейся стороной. По передаче документа или по передаче электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в статье 6, поименованному грузополучателю это лицо становится распоряжающейся стороной и грузоотправитель по договору утрачивает свое право распоряжения грузом. В случае выдачи более одного оригинала документа все оригиналы должны быть переданы для осуществления передачи права распоряжения грузом;

б) для осуществления своего права распоряжения грузом распоряжающаяся сторона должна предъявить надлежащий удостоверяющий документ и, если перевозчик этого требует, должна предъявить необоротный документ перевозчику или, в случае электронной записи, должна показать в соответствии с процедурами, указанными в статье 6, что она обладает исключительным контролем над электронной записью. В случае выдачи более одного оригинала документа все оригиналы предъявляются, а если этого не сделано, то право распоряжения не может быть осуществлено;

в) любая инструкция, указанная в статье 54(с), данная распоряжающейся стороной, в момент приобретения действительности в соответствии со статьей 57, должна быть изложена в необоротном документе или необоротной электронной записи.

20. Что касается доказательственной силы коносамента, выданного поименованному лицу, то такое лицо, по своему усмотрению, может сделать выбор между:

i) соблюдением обычного правила, касающегося необоротных транспортных документов: такой документ является доказательством *prima facie* в соответствии со статьей 43(а); или

ii) указанием на дополнительное обеспечение, которое коносамент, выданный поименованному лицу, предоставляет этому лицу, и предоставлением ему дополнительного преимущества, связанного с документом, который становится убедительным доказательством по отношению к перевозчику.

В настоящем документе конкретный выбор между этими альтернативами не делается. Следующий пункт включает только предложения редакционного характера.

21. Если выбран вариант (i), изложенный в пункте выше, то нет необходимости в новом тексте, поскольку этот вариант уже охватывается согласно статье 43(a). Однако если выбран вариант (ii), то новый текст необходим, и либо им может быть вариант C статьи 43(b)(ii), либо он может стать добавлением к настоящему положению в качестве статьи 43(b)(iii). В таком новом тексте может говориться следующее:

Новый пункт статьи 43(b), который либо заменяет варианты в (b)(ii), либо добавляется в качестве нового пункта (b)(iii)

"если необоротный транспортный документ или необоротная транспортная электронная запись, в которой указано, что она должна быть передана для сдачи груза, выдана и если такой документ или запись была передана грузополучателю, действующему добросовестно".

22. Что касается передачи прав согласно коносаменту, выданному поименованному лицу, то основной вопрос заключается в том, воплощает ли права этот документ. Обычно необоротный документ не воплощает такие права. Однако в нескольких правовых системах коносамент, выданный поименованному лицу, рассматривается в качестве документа, удостоверяющего правовой титул. Общее правило, касающееся документов, которые удостоверяют правовой титул, заключается в том, что сам документ воплощает права, которые держатель документа в состоянии осуществить. Смежный вопрос заключается в том, какой метод следует использовать для передачи прав согласно коносаменту, выданному поименованному лицу. Такого рода вопросы носят крайне схоластический характер, и в их отношении, иногда даже в рамках одной правовой системы, существуют расхождения во мнениях. Кроме того, решение вопроса о том, является ли определенный транспортный документ документом, удостоверяющим правовой титул, оставлено за пределами сферы применения проекта конвенции. Поэтому мы рекомендуем оставить вопрос о передаче прав согласно коносаменту, выданному поименованному лицу, для решения на основании положений внутригосударственного законодательства. Вопрос о том, какое законодательство применяется в таком случае, урегулирован в статье 63, которая, с учетом вступительной части ее текста, также применяется к коносаментам, выданным поименованному лицу, как указывается в предложениях, которые изложены в настоящем документе.