



---

## **Европейская экономическая комиссия**

Комитет по торговле

**Центр по упрощению процедур торговли  
и электронным деловым операциям**

Семнадцатая сессия

Женева, 7–8 июля 2011 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Новые и пересмотренные рекомендации и стандарты**

### **Пересмотренный вариант Рекомендации 12: Меры по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов**

**Представлено для утверждения Рабочей группой по  
процедурам международной торговли (РГИМТ) – ГТД15**

#### *Резюме*

На своей девятой сессии в марте 1979 года предшественник СЕФАКТ ООН, Рабочая группа по упрощению процедур международной торговли (РГ.4), приняла Рекомендацию № 12 в отношении "Мер по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов" (TRADE/WP.4/INF.61).

Цель этой Рекомендации заключается в упрощении, рационализации и согласовании процедур и документов, используемых для подтверждения наличия договора перевозки на морском транспорте.

Она применяется к сопровождающим грузовую партию документам, подтверждающим наличие договора или обязательства о перевозке товаров на судне, и к смежным торговым и административным процедурам. В соответствующих случаях она применяется также к смешанным перевозкам. Она не применяется к чартерам, но может применяться к коносаментам и аналогичным морским транспортным документам, составленным на основе чартеров.

Настоящий документ содержит третье издание Рекомендации № 12, подготовленное Рабочей группой по процедурам международной торговли (РГПМТ-ГТД15) СЕФАКТ ООН. Нынешний пересмотренный вариант, утвержденный Руководящим комитетом ГТД, развивает и заменяет второе издание (ECE/TRADE/240).

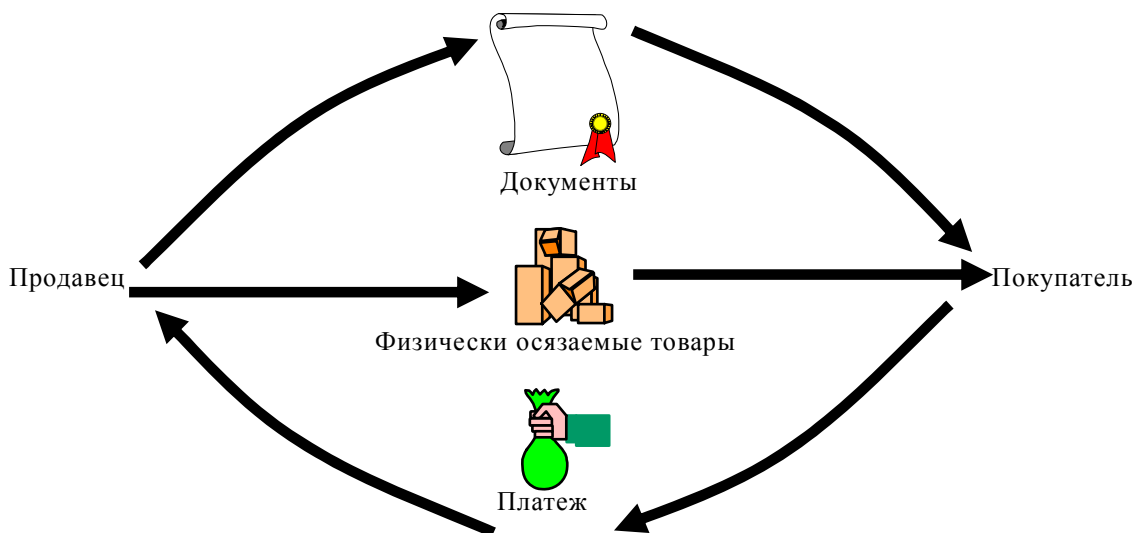
Он представляется для рассмотрения и утверждения семнадцатой Пленарной сессией СЕФАКТ ООН.

## Введение

1. В основе каждой международной торговой сделки с товарами лежит заключаемый между продавцом и покупателем договор купли–продажи, устанавливающий порядок и результаты осуществления соответствующей коммерческой операции. Существует отдельный договор, охватывающий физическую перевозку продаваемых товаров. В некоторых случаях имеется также договор финансирования торговли, подкрепляющий и зачастую регламентирующий согласованный метод платежа.

2. Морские транспортные документы выписываются для покрытия договора перевозки и касаются конкретной партии товаров, перемещающихся между продавцом и покупателем (иногда с использованием посредников), и обращаются в дополнение, но на всецело раздельной основе, к физическому перемещению товаров. Носящий взаимный характер поток денежных средств между покупателем и продавцом отражает движение транспортных документов.

*Схема движения морских транспортных документов и платежа*



*Весьма упрощенная диаграмма движения товаров, документов и денежных средств*

3. Морские транспортные документы выполняют две ключевые функции:
  - a) служить подтверждением договора и его условий;
  - b) служить подтверждением того, что перевозчик, с которым заключен договор, получил товары для отгрузки, а также подтверждением внешнего состояния товаров.
4. Существуют две основные категории морских транспортных документов:
  - морская накладная: необоротный документ, подтверждающий договор перевозки и факт получения товаров перевозчиком для отгрузки и определяющий лицо, которому перевозчик должен доставить товары;

- коносамент: документ, который аналогичным образом подтверждает договор перевозки и факт получения перевозчиком товаров для отгрузки. Однако этот документ выполняет третью функцию, поскольку он также является товарораспорядительным документом, который должен быть передан перевозчику, чтобы обеспечить принятие доставленных товаров. Как таковой он предусматривает конструктивное владение товарами и предполагает метод, посредством которого собственность на товары, находящиеся в пути, может перейти с продавца на покупателя. Коносамент может быть обратным, допуская переход титула на товары в рамках определенной цепочки покупателей, или необратным ("именным"), когда соответствующий документ способствует переходу собственности на товары только названному грузополучателю.
5. Настоящая Рекомендация вместе с прилагаемыми к ней Руководящими принципами показывает, что использование морской накладной имеет значительные суммарные выгоды по сравнению с коносаментом.
6. Морская накладная несет в себе, в частности, следующие преимущества:
- Поскольку морская накладная не является товарораспорядительным документом, подразумевающим переход собственности, она может быть представлена на бумажном бланке или на электронном носителе данных в форме, например, сообщения и таким образом может в полной мере применяться как в бумажной, так и в электронной торговле.
  - Отпадает необходимость пересылки коносамента, являющегося бумажным товарораспорядительным документом, в пункт назначения для надлежащего гарантирования доставки.
  - Она устраняет какое-либо потенциальное требование в отношении письма о возмещении возможного ущерба для обеспечения своевременной доставки товаров, которая может быть задержана вследствие позднего прибытия коносамента в пункт назначения.
  - Электронные эквиваленты морской накладной уже широко используются.
  - Использование морской накладной приводит к сокращению торгово-административных издержек для всех сторон в рамках международной цепочки поставок.
7. В равной степени Рекомендация решает проблему того, что в контексте нынешней практики зачастую (намеренно) предусматривается необходимость использования коносамента для целей, выходящих за правовые рамки, которые изначально были для этого установлены. Отдельные рекомендации a)–d) направлены на то, чтобы призвать все стороны на уровне торговых кругов и правительства пересмотреть и по возможности обратить вспять эту широко распространенную практику.

## Рекомендация 12

8. Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН), руководствуясь открытым процессом разработки, развернутым в 2006 году, соответственно рекомендует:

- a) **Продавцам и покупателям товаров:** оценить преимущества и активно и позитивно рассматривать возможность использования морской наклад-

ной в качестве предпочтительной альтернативы коносаменту, за исключением случаев, когда товары предполагается продать, пока они находятся в пути, или если существуют веские и актуальные доводы в пользу независимой документальной безопасности.

**b) Перевозчикам (и их агентам):** консультироваться по поводу суммарных выгод и недостатков имеющихся морских транспортных документов и продолжать придерживаться хорошо устоявшейся коммерческой практики, заключающейся в применении морской накладной или коносамента по просьбе своих клиентов, избегая в то же время излишнего использования коносамента.

**c) Банкам, страховщикам и другим финансовым учреждениям:** оценить преимущества и поощрять использование необоротной морской накладной вместо коносамента, когда это возможно и целесообразно, для выставления документарных аккредитивов и других платежных инструментов.

**d) Правительствам:** поощрять и допускать использование морской накладной (или других необоротных документов), включая ее электронные эквиваленты, и обеспечивать, чтобы национальное законодательство не запрещало и не сдерживало использование таких документов или электронный обмен относящимися к ним данными.

9. СЕФАКТ ООН предлагает применять Рекомендацию 12 с отдельными рекомендованными видами практики и прилагаемыми к ней Руководящими принципами государственным административно-управленческим органам и всем сторонам в рамках международной цепочки поставок.

### **Сфера охвата**

10. Цель настоящей Рекомендации заключается в упрощении, рационализации и согласовании процедур и документов, используемых для подтверждения наличия договора перевозки на морском транспорте.

### **Область применения**

11. Настоящая Рекомендация применяется к сопровождающим грузовую партию документам, подтверждающим наличие договора или обязательства о перевозке товаров на судне, и к смежным торговым и административным процедурам. В соответствующих случаях она в равной мере применяется к смешанным перевозкам. Она не применяется к чартерам, но может применяться к коносаментам и аналогичным морским транспортным документам, составленным на основе чартеров.

## Руководящие принципы к Рекомендации 12

### Введение

12. Руководящие принципы к Рекомендации 12 призваны помочь правительствам, государственным административно-управленческим органам, учреждениям, органам власти и всем субъектам частного сектора в рамках международной цепочки поставок понять роль и функции различных морских транспортных документов.

13. Четыре отдельные рекомендации адресованы сторонам, причастным к перемещению товаров морским путем или оказывающим влияние на такое перемещение, с целью поощрения, когда это возможно, использования необоротной морской накладной для упрощения процедур, касающихся морских транспортных документов.

### I. Перевозка и сдача товаров

14. Когда стороны договора купли-продажи выбирают морскую накладную в качестве предпочтительного морского транспортного документа, подтверждающего наличие договора перевозки, сам документ или содержащаяся в нем информация может препровождаться любым методом, считающимся наиболее эффективным и надежным для продавца и покупателя, в том числе по почте, по факсу, по электронной почте, с использованием сканированного изображения или отправки электронных сообщений.

15. Напротив, когда используется коносамент, продавец должен организовать пересылку оригинального документа покупателю, с тем чтобы покупатель мог передать его перевозчику для обеспечения принятия доставленных товаров.

16. Такое требование может создавать проблемы, поскольку товары часто прибывают в порт разгрузки или место сдачи до получения коносамента покупателем. Это подразумевает, что, хотя товары готовы к сдаче, покупатель не имеет возможности обеспечить их принятие.

17. Когда коносамент задерживается, покупатель может пойти двумя путями:

- дождаться прибытия документа (обычно неприемлемо); или
- выставить письмо о возмещении возможного ущерба с целью принятия доставленных товаров, с последующими добавочными издержками и дополнительным коммерческим риском.

18. Письмо о возмещении возможного ущерба представляет собой письменное заявление, в котором покупатель обязуется возместить перевозчику ущерб от любого нарушения договора перевозки в результате неправильной выгрузки груза или сдачи товаров. Перевозчики, как правило, настаивают на том, чтобы письмо о возмещении возможного ущерба было безусловным, неограниченным по сумме и времени, а также было подписано покупателем и гарантировано признанным банком.

19. На практике же перевозчики обычно принимают письмо о возмещении возможного ущерба, ограниченное по времени (два года) и сумме (200%). С учетом этих условий, налагаемых перевозчиком, покупатель будет понимать, что выставление письма о возмещении возможного ущерба предполагает доба-

вочные издержки и может повлиять на наличие финансовых средств или кредитных линий.

20. Использование письма о возмещении возможного ущерба сопряжено с определенными рисками. Во-первых, перевозчик может не принять его. Если перевозчик высвобождает товары против письма о возмещении возможного ущерба не той стороне, которой нужно, он по-прежнему несет ответственность перед законным адресатом груза за неправильную доставку и может столкнуться с невозможностью обеспечения выплаты возмещения. Во-вторых, и это не менее важно, банк может решить не подкреплять или не гарантировать такое письмо. Поэтому большинство перевозчиков инструктируют своих агентов в принципе не принимать никаких писем о возмещении возможного ущерба.

## II. Электронные эквиваленты для морских транспортных документов

21. За счет разработок в области информационно-телекоммуникационных технологий, позволяющих использовать безопасные электронные эквиваленты документов, предпринимается попытка разрешить трудности, создаваемые бумажным коносаментом. Однако электронное сообщение или другой носитель данных может быть неэффективным с точки зрения воспроизведения такого правового свойства, как оборотность, которое связывается с физическим обладанием бумажным документом.

22. На решение существующей проблемы, чтобы коносамент можно было бы обрабатывать электронно, направлено применение двух категорий систем электронных деловых операций. В рамках одной системы бумажный коносамент заменяется регистром титулодержателей, который ведется пользующейся доверием третьей стороной (ПДТС). Контакт с ПДТС санкционируется с помощью безопасного механизма отправки электронных сообщений и индивидуальных кодов, известных только *нынешнему титулодержателю* и регистру. Подобные регистрационные системы, как правило, являются сложными или дорогостоящими в обслуживании, причем эти издержки ложатся на пользователей, с которых взимаются соответствующие сборы или абонентская плата. Регистраторам может также не хватать гибкости из-за запатентованных характеристик и неспособности обрабатывать смешанную совокупность бумажных документов и электронных носителей. Кроме того, ПДТС, обслуживающая регистр, зачастую ограничивает свою ответственность в случае неправильного или ненадлежащего высвобождения товаров.

23. Вторая система, предназначенная для обработки небумажного коносамента, предусматривает применение информационной технологии для обеспечения безопасности торговой сделки. Базируясь на принципах механизма кредитной карты или залогового счета, эта система предполагает осуществление платежа после того, когда товары поставляются в соответствии с договором купли-продажи. Продавец выигрывает от безопасного платежа, гарантируемого в рамках системы, тогда как покупатель защищен потому, что платеж производится только после приемки товаров. Однако функционирование этой схемы также страдает от многочисленных трудностей, которые присущи системе регистра, в том что касается затрат, гибкости и ответственности.

24. В то же время уже широко используются электронные эквиваленты морской накладной. На базе документа, соответствующего требованиям рекомендации № 1 ООН "Формуляр – образец Организации Объединенных Наций для

внешнеторговых документов" (ФОООН), разработано сообщение ЭДИФАКТ ООН "Статус международного экспедиторско-транспортного договора" ('IFTMCS') вместе с руководящими принципами применения сообщения (РППС), чтобы содействовать эффективному обмену данными между компьютеризованными бизнес-системами. В данном случае перевести морскую накладную на электронную платформу гораздо легче по сравнению с коносаментом, товарораспорядительная функция которого усложняет работу и создает препятствия.

25. Электронная форма документации обеспечивает значительные суммарные выгоды в плане подготовки и использования морских транспортных документов. Преимущества включают в себя, в частности, повышение эффективности благодаря более точным и более быстрым операциям при сокращении (или устранении) ошибок и существовании возможности повторного использования данных из других торговых документов. В числе суммарных выгод можно отметить также уменьшение издержек в связи со сборами за простой судна и платой за аренду контейнеров, повышение прозрачности и транспарентности цепочки поставок, улучшение клиентского обслуживания и рост конкурентоспособности.

### **III. Требования ведения деловых операций – использование оборотного транспортного документа**

26. Исторически оборотный коносамент являлся лишь единственным возможным документом для морского транспорта. Многие торговцы все еще уверены в необходимости строго придерживаться использования этого традиционного документа для передачи титула (собственности или владения) и прав на товар, обеспечения надлежащего принятия груза и получения торгового финансирования, зачастую с помощью документарного аккредитива, для международного договора купли-продажи.

27. Убеждение в том, что оборотный коносамент выступает императивным атрибутом при доставке товаров морем, ошибочно, о чем свидетельствует содержащаяся в последнем издании "Инкотермс" МТП (публикации 560 и 620, "Инкотермс 2000") ссылка на "обычный транспортный документ". В действительности в публикации 560 особое внимание обращается на тот факт, что

"в последние годы удалось достичь существенного упрощения практики, связанной с документацией. Коносаменты часто заменяются необоротными документами, аналогичными тем, которые используются для других видов транспорта, помимо перевозки морем. Такие документы называются "морскими накладными", "расписками в получении груза" и т.д. Необоротные документы вполне приемлемы для использования, за исключением тех случаев, когда покупатель намерен продать товары, пока они находятся в пути, передав бумажный документ новому покупателю. Для обеспечения такой возможности необходимо сохранить обязательство продавца представить коносамент на условиях CFR и CIF. Однако, если договаривающиеся стороны знают, что покупатель не собирается продавать товары, находящиеся в пути, они могут конкретно согласиться освободить продавца от обязательства представлять коносамент, или в качестве альтернативы они могут использовать условия СРТ или СІР, которые не предусматривают представление коносамента".



28. При некоторых торговых условиях всегда будет требоваться использование оборотного коносамента. Наиболее очевидными примерами являются случаи, когда сырьевые товары, такие, как кофе или зерно, становятся объектом торговли, находясь в пути, и когда договор торгового финансирования предусматривает необходимость использования документарного аккредитива для осуществления платежа. В этих обстоятельствах оборотный транспортный документ используется для обеспечения законного перехода собственности к новому владельцу или в качестве гарантии и средства защиты в процессе платежа.

29. В дополнение к этому могут быть другие ситуации, когда сторонам международной торговой сделки требуется независимая документальная безопасность в контексте доставки товаров или осуществления платежа. Обычно это происходит на ранних этапах налаживания новых коммерческих связей, прежде чем установятся прочные и доверительные деловые отношения. Стороны в равной степени могут признавать существование других рисков в международной торговле, например:

- Страновых – природные опасности и риск, связанный с функционированием государственного и частного секторов;
- Финансовых – кредитные и валютные риски;
- Предпринимательских – непоставка или неплатеж.

30. Когда имеется совокупность этих рисков, продавец или покупатель может попытаться устранить или уменьшить потенциальную уязвимость путем надлежащего регулирования процесса документооборота. Торговец может попытаться обнадёживающей нормативно-правовую основу, сложившуюся в связи с использованием коносамента, и соответственно, решить именно его использовать для покрытия транспортной составляющей международной торговой сделки. Однако для какого-либо повышения уровня документальной безопасности всегда требуются дополнительные издержки.

31. Рассматривая возможность использования коносамента для удовлетворения этой законной предпринимательской потребности, торговец должен проводить анализ затрат и результатов в разрезе данного решения для определения того, оправдывают ли какие-либо видимые преимущества дополнительные расходы. По мере развития торгового партнерства и эффективного управления рисками, возникающими на протяжении цепочки поставок, торговцам следует постоянно вновь оценивать необходимость в оборотном транспортном документе для обеспечения того, чтобы этот документ не стал "непременным атрибутом" коммерческой практики.

32. Внедрение морской накладной открывает перед продавцами и покупателями более гибкую и менее сложную альтернативу, поскольку оно устраняет требование предъявления бумажного документа для принятия поставляемого груза в пункте назначения. Кроме того, нормативно-правовая база, регулирующая порядок применения морских транспортных документов, прогрессивно адаптируется к современным торговым процессам и подкрепляет статус и механизм обращения морской накладной в международных торговых сделках.

33. Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) приложила значительные усилия для кодификации соответствующих правовых норм в отношении морских транспортных документов, включая морские накладные, в результате которых в 2008 году была принята Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или

частично морской международной перевозки грузов, известная в качестве "Роттердамских правил". Эта конвенция пока еще не вступила в силу.

34. Использование морской накладной может обеспечить более простой, более эффективный с точки зрения торговли процесс документооборота. Поэтому все коммерческие стороны должны регулярно пересматривать и тщательно анализировать вопрос об использовании морских транспортных документов и обновлять коммерческую практику за счет более простых и более затратоэффективных решений.

35. Необходимость проведения всеми сторонами, участвующими в международной цепочке поставок, такого обзора подчеркивалась в подготовленном ЮНКТАД (Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию) докладе о результатах обследования на тему "Использование транспортных документов в международной торговле"<sup>1</sup>, в котором был сделан вывод о том, что "хотя респонденты, похоже, в целом осознают относительные преимущества и недостатки, связанные с использованием оборотных и необоротных транспортных документов, представляется, что оборотные коносаменты могут иногда применяться просто в порядке следования стандартной практике, когда в действительности отсутствует какая-либо необходимость в использовании товарораспределительного документа. Это определенно является областью, в которой коммерческие стороны должны подумать о пересмотре их практики".

## Рекомендация 12 а)

36. **Продавцам и покупателям товаров:** оценить преимущества и активно и позитивно рассматривать вопрос использования морской накладной в качестве предпочтительной альтернативы коносаменту, за исключением случаев, когда товары предполагается продать, пока они находятся в пути, или если существуют веские и актуальные доводы в пользу независимой документальной безопасности.

## Требования ведения деловых операций – договор перевозки

37. Сторона, организовывающая перевозку товаров, будет определять выбор морского транспортного документа для данной грузовой партии. Хотя соответствующий документ неизменно выписывается перевозчиком (или агентом перевозчика) вследствие наличия договора перевозки, сам перевозчик никак не участвует в процессе выбора, за исключением того, что он представляет продавцу или покупателю надлежащее извещение о наличии морской транспортной документации.

38. Успешное использование соответствующих морских транспортных документов для обеспечения законности, бесперебойности и безопасности перемещения товаров привело к тому, что другие стороны международных торговых сделок стали адаптировать выбранный документ для удовлетворения конкретных бизнес-потребностей, в частности в секторах банковского дела и торгового финансирования.

39. В случаях, когда с целью подтверждения договора перевозки выбирается коносамент, он составляется для удовлетворения требований перевозчика и заказчика. Эти потребности различаются в зависимости от грузовой партии, гру-

<sup>1</sup> UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3 – 26 November 2003.

зоотправителя и судоходной линии, они со временем могут меняться и будут находить отражение в коносаменте. Третьи стороны, такие как банки и компетентные органы, которые используют коносамент для другой цели, должны признавать такое положение и быть готовыми к пересмотру своих собственных процедур с учетом происходящих изменений, если они хотят по-прежнему использовать этот документ для выполнения какой-либо функции, изначально ему не предназначавшейся.

40. Для третьих сторон неразумно и неприемлемо стремиться блокировать или обратить вспять развитие практики торгового морского судоходства, связанной с договором перевозки, и любые такие попытки могут серьезно повредить должному осуществлению международной торговой сделки.

## **Рекомендация 12 b)**

41. **Перевозчикам (и их агентам):** консультироваться по поводу суммарных выгод и недостатков имеющихся морских транспортных документов и продолжать придерживаться хорошо устоявшейся коммерческой практики, заключающейся в применении морской накладной или коносамента по просьбе своих клиентов, избегая в то же время излишнего использования коносамента.

### **Требования ведения деловых операций – платеж и документарный аккредитив**

42. Документарный аккредитив, как правило, считается безопасным и надежным методом для получения причитающихся денежных средств, и примерно 15% международных торговых сделок осуществляется с его применением. Документарный аккредитив обычно используется в том случае, когда продавец и покупатель еще не наладили прочных и доверительных торговых связей или когда прослеживается нестабильность в цепочке поставок или в цикле платежа. Однако этот метод отнюдь не является простым и может быть дорогостоящим для торговых партнеров.

43. Продавец и покупатель могут пожелать избежать указанных сложностей и издержек, рассматривая другие возможные варианты платежа, такие как платеж авансом, документарное инкассо (обычно называемое механизмом "деньги против документов") или торговля с помощью открытого счета.

### **Требования ведения деловых операций – договор торгового финансирования**

44. Практически всегда договор торгового финансирования, предлагаемый банком (или другим финансовым учреждением или субъектом), подразумевает необходимость использования документарного аккредитива в качестве наиболее безопасного имеющегося метода платежа и в качестве гарантии защиты его интересов в рамках международной торговой сделки. Это особенно верно в тех случаях, когда банк финансирует торговлю и не располагает какой-либо прямой формой финансового обеспечения.

45. Условия, присущие документарному аккредитиву, имеют целью удовлетворение бизнес-потребностей отдельных участвующих сторон, в частности:

- **продавца:** обеспечить платеж до утрачивания контроля над товарами;

- **покупателя:** обрести контроль над товарами, чтобы не допустить их сдачу другой стороне;
- **банка:** заниматься соответствующими документами только в рамках отдельного и независимого обязательства по осуществлению платежа и обеспечить, чтобы покупатель мог возместить средства.

46. На практике, с тем чтобы реализовать эти задачи, банку необходимо иметь контроль над товарами, не становясь в то же время стороной договора перевозки. В данном случае банк стремится к тому, чтобы не допустить выплаты многочисленного возмещения ущерба в пользу перевозчика. Соответственно договор финансирования будет чаще всего предполагать необходимость использования оборотного коносамента в качестве товарораспорядительного документа для обеспечения надлежащего метода осуществления платежа и гарантии от неотъемлемых рисков, которые несут задействованные стороны.

47. Вместе с тем морская накладная таким же образом служит документальным доказательством наличия договора перевозки и того факта, что товары, являющиеся объектом торговли, удовлетворяют коммерческим требованиям и условиям международного договора купли-продажи. Несмотря на эти дополнительные факторы коммерческого контроля, договор финансирования, в котором указывается документарный аккредитив, будет ограничивать круг морских транспортных документов, имеющих в распоряжении коммерческих сторон.

48. Когда продавцы и покупатели намереваются финансировать международную торговую сделку, они должны тщательно взвесить суммарные выгоды добавочной защиты, обеспечиваемой документарным аккредитивом, в сравнении с издержками и временными преимуществами использования необоротной морской накладной, которая может обрабатываться электронно.

49. В данном случае торговец должен проанализировать очевидные бизнес-риски, которые являются неодинаковыми для торговца и банка. Для большинства торговцев основная цель заключается в непрерывности бизнеса, и поэтому наибольшим риском будет нарушение или задержка в торговом потоке. Банк волнует риски по поводу титула собственности, владения и взыскания средств.

50. К числу других соображений относятся, в частности, эффективность документооборота в рамках торговой сделки, корпоративная политика в отношении перехода к безбумажной торговле и операционно-логистические факторы, такие, как устранение риска сбоев в чувствительных производственно-бытовых цепочках, построенных на принципе работы "точно в срок" (зачастую с расширенным охватом).

### **Требования к платежным операциям – использование оборотных транспортных документов**

51. Важно то, что в своем описании документарного аккредитива Международная торговая палата не предусматривает во всех случаях необходимость того, чтобы оговариваемые транспортные документы были "оборотным морским коносаментом", и предлагает ряд возможных вариантов, подлежащих использованию по соглашению сторон. Однако существует широко распространенное мнение о том, что банки поощряют использование оборотных документов даже в тех случаях, когда это может не вписываться в торговую практику продавцов и покупателей. Зачастую банки в своей деятельности будут ссылаться конкрет-

но на оборотный коносамент вместо указания более общего термина, такого, как "обычный транспортный документ".

52. С тем чтобы преодолеть такое впечатление и обеспечить ясность для всех сторон, участвующих в международной торговой сделке, банки и другие финансовые учреждения должны придерживаться нейтральной позиции в отношении морских транспортных документов.

53. Продавец и покупатель должны иметь возможность выбрать те морские транспортные документы, которые в наибольшей степени отвечают бизнес-потребностям конкретной торговой сделки. Круг имеющихся возможных вариантов должен ограничиваться только в том случае, **когда известно**, что товары будут объектом торговли, находясь в пути, или **когда договор финансирования** требует использования коносамента в качестве гарантии независимой документальной безопасности для защиты механизма торгового финансирования.

54. Морская накладная, выписываемая в соответствии с Едиными правилами по использованию морских накладных ММК (Международный морской комитет), должна удовлетворять критериям приемлемости банками, страховщиками и другими финансовыми учреждениями. Морская накладная с надписью "Настоящая докладная выписана с учетом Единых правил по использованию морских накладных ММК" будет предполагать использование всеми сторонами Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, как будто бы этот документ был оборотным коносаментом.

## Рекомендация 12 с)

55. **Банкам, страховщикам и другим финансовым учреждениям:** оценить преимущества и поощрять использование необоротной морской накладной вместо коносамента, когда это возможно и целесообразно, для выставления документарных аккредитивов и других платежных инструментов.

## Требования правительств – использование оборотного транспортного документа

56. Правительства зачастую требуют того, чтобы коммерческие оборотные документы выполняли второстепенные, квазиофициальные функции, например, в связи с предотгрузочной инспекцией, процедурами валютного контроля и таможенной очисткой. Это замедляет четкое и эффективное перемещение товаров и может приводить к перегруженности портов и к задержкам поставки товаров, и в результате сдерживает международные торговые потоки и может наносить ущерб экономическому развитию и созданию богатства.

57. Требования в отношении использования оборотного документа, чтобы содействовать мерам официального контроля, препятствуют внедрению морской накладной торговым сообществом. Когда административно-управленческие органы нуждаются в коммерческой информации для обеспечения осуществления эффективных, пропорциональных мер контроля, необоротный морской транспортный документ может также эффективно служить источником данных, как и оборотный документ, в частности коносамент.

58. В некоторых странах, субрегионах и регионах законодательство требует предъявления оборотного транспортного документа в целях соблюдения всех связанных с торговлей процессов государственного регулирования и админист-

ративных процедур. Исключение возможности использования необоротного транспортного документа, когда он выбирается торговыми партнерами (и их поставщиками торговых услуг), может создавать дополнительные обременения и издержки при соблюдении более сложных документальных требований. С тем чтобы устранить это препятствие, правительствам следует пересмотреть существующие нормативно-правовые инструменты, которые в настоящее время предусматривают необходимость предъявления оборотного морского транспортного документа.

## **Рекомендация 12 d)**

59. **Правительствам:** поощрять и допускать использование морской накладной (или других необоротных документов), включая ее электронные эквиваленты, и обеспечивать, чтобы национальное законодательство не запрещало и не сдерживало использование таких документов или электронный обмен относящимися к ним данными.

## **Безопасность международной цепочки поставок**

60. Глобальная торговля в настоящее время ведется в условиях уделения повышенного внимания безопасности. Различные инициативы, направленные на обеспечение безопасности международной цепочки поставок, отражают построенные на сотрудничестве, слаженные и согласованные усилия правительств и деловых кругов по гарантированию бесперебойности международных морских перевозок.

61. В такой более чувствительной обстановке безопасности выдвигается все больше требований, согласно которым в транспортном документе должен указываться поименованный грузополучатель. Зачастую это нельзя обеспечить на оборотных транспортных документах, которые в силу своего характера как товарораспорядительного документа составляются "приказу", чтобы содействовать переходу собственности на товары, пока они находятся в пути. Отгруженные партии, на которых не указывается конкретный грузополучатель, вызывают подозрение. Использование морских накладных и других необоротных транспортных документов, на которых указывается грузополучатель, поможет снять такие подозрения и добиться четкого перемещения товаров благодаря смежным мерам контроля в контексте более высокой безопасности. Это касается всех случаев, за исключением тех, когда торговля требует использования оборотных документов.

## **Заключение**

62. Совершенно ясно, что для определенных структур торговли и сырьевых товаров будет всегда существовать необходимость в том, чтобы морской транспортный документ был оборотным. Когда существует такая необходимость, СЕФАКТ ООН по достоинству оценивает и поддерживает надлежащее использование этих документов и процедур. Однако многие международные сделки могут успешно проводиться с использованием морской накладной. Торговцам следует серьезно рассматривать возможность использования этого варианта, и СЕФАКТ ООН поощряет его принятие всеми другими сторонами в рамках международной цепочки поставок: поставщиками торговых услуг, перевозчиками и банковским сектором.

63. Морская накладная пользуется широким и все возрастающим признанием и поддержкой на следующих уровнях:

- Международный морской комитет (ММК) – Единые правила по использованию морских накладных.
- Международная торговая палата – Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов (УПО).
- Английское право – Закон о морской перевозке грузов 1971 года и 1972 года.
- Право Соединенных Штатов – Закон Померина 1916 года (и всевозможные последующие поправки).

64. СЕФАКТ ООН предлагает использовать Рекомендацию, включающую в себя четыре части, государственным административно-управленческим органам, учреждениям и органам власти и всем субъектам частного сектора в рамках международной цепочки поставок.

## Приложение

### Перечень международных стандартов и глоссарий терминов

#### Международные стандарты

Международные стандарты, конвенции, инструменты, нормы или виды передовой практики, связанные с документальными аспектами морских перевозок в контексте международной торговой сделки:

- Рекомендация 1 Организации Объединенных Наций – Формуляр-образец для внешнеторговых документов
- Рекомендация 18 Организации Объединенных Наций – Меры по упрощению процедур международной торговли (мера 4.4)
- Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок (правило 2.6)
- МТП – "Инкотермс", разработанные МТП официальные правила толкования торговых терминов (последняя версия)
- МТП – Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов (последняя версия)
- Международный морской комитет (ММК) – Единые правила по использованию морских накладных
- Международная палата судоходства – разработанная МПС Стандартная проформа коносамента, окончательный вариант
- Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссель, 25 августа 1924 года) ("Гаагские правила"), и протоколы к ней ("Гаагско-Висбийские правила")
- Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбург, 31 марта 1978 года) ("Гамбургские правила")
- Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердам, 11 декабря 2008 года) ("Роттердамские правила"), еще не вступила в силу.

#### Глоссарий терминов

**Аккредитив** – см. документарный аккредитив.

**Грузовая партия** – принятое к перевозке определенное количество конкретных товаров, являющихся объектом торговли между продавцом и покупателем и подтвержденное единым набором морских транспортных документов.

**Грузополучатель** – поименованная сторона, имеющая законное право востребовать товары у перевозчика в пункте назначения.

**Документарный аккредитив (или аккредитив)** – любой механизм, как бы он не назывался и не описывался, посредством которого банк, действующий по просьбе и согласно инструкциям клиента или от своего собственного имени, производит платеж третьей стороне или приказу третьей стороны или уполномо-



мочивает другой банк осуществить такой платеж, либо уполномочивает другой банк произвести акцент, если оговоренный документ (оговоренные документы) полностью соответствует (соответствуют) условиям аккредитива.

**"Инкотермс"** – набор международных стандартных условий торговли, которые разработаны и ведутся Международной торговой палатой. "Инкотермс" позволяет продавцу и покупателю согласовать то, на каком этапе в точности происходит разделение издержек и рисков, связанных с перевозкой, и распределить конкретные обязанности.

**Коносамент** – документ, который подтверждает наличие договора перевозки и факт получения перевозчиком товаров, во внешне хорошем состоянии, для отгрузки. Коносамент является также товарораспорядительным документом (см. ниже), который должен быть выдан перевозчику, чтобы обеспечить принятие доставленных товаров. В соответствии с коносаментом права обладателя не только подтверждаются этим документом, но также воплощены в документе. Если документ оборотный (т.е. составлен "приказу" или приказу поименованной стороны или предъявителю), то переход прав, воплощенных в документе, может произойти посредством предоставления, с соответствующим необходимым индоссаментом, одного лишь документа.

**Манифест** – документ, в котором перечисляются характеристики товаров, погруженных на (морское) средство транспорта. Манифест содержит совокупность информации из транспортных документов, касающихся конкретного рейса, выполняемого средством транспорта. Манифест следует рассматривать в качестве описи груза, перевозимого конкретным рейсом, для официальных и административных целей; в этой связи можно отметить, например, общий грузовой манифест, манифест на опасные грузы, манифест на специальный груз.

**Морская накладная** – необоротный документ, подтверждающий наличие договора перевозки и факт получения перевозчиком товаров для отгрузки во внешне хорошем состоянии и определяющий лицо, которому перевозчик должен доставить товары. В отличие от коносамента морская накладная только подтверждает права сторон без их воплощения в документе. Понятие морской накладной включает в себя ряд эквивалентных документов, носящих необоротный характер, таких как: накладная, линейная накладная, океанская накладная, расписка в получении груза и квитанция на груз.

**Морские транспортные документы** – подтверждают перемещение партии товаров между продавцом и покупателем и обращаются в дополнение, **но на всецело раздельной основе**, к физическому перемещению товаров. Морские транспортные документы могут быть необоротными или оборотными.

**МТП** – Международная торговая палата, всемирная организация деловых кругов.

**Пользующаяся доверием третья сторона (ПДТС)** – третья сторона, которая оказывает услуги по обеспечению безопасного коммуникационного взаимодействия (обычно электронного) между двумя договаривающимися сторонами.

**Предотгрузочная инспекция** – инспекция, проводимая в стране экспорта. Чаще всего требуется правительством страны покупателя и осуществляется утвержденным инспекционным учреждением. Однако она может производиться по взаимному соглашению между продавцом и покупателем. (См. **Рекомендацию 27 СЕФАКТ ООН о предотгрузочной инспекции**).

**Приказу** – стандартный термин, определяющий сторону, которая указывает наименование лица или адрес для поставки товаров.

**СЕФАКТ ООН** – Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям.

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

**Товарораспорядительный документ** – документ, который подтверждает исключительные права владения на товары и может содействовать переходу законной собственности на товары, пока они находятся в пути.

**CFR** – условие "Инкотермс" (см. "Инкотермс").

**CIF** – условие "Инкотермс" (см. "Инкотермс").

**CIP** – условие "Инкотермс" (см. "Инкотермс").

**CPT** – условие "Инкотермс" (см. "Инкотермс").

---