



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
4 May 2021
Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций

по праву международной торговли

Пятьдесят четвертая сессия

Вена, 28 июня — 16 июля 2021 года

Программа работы

Результаты подготовительной работы секретариата ЮНСИТРАЛ по подготовке нового международного правового документа об оборотных документах смешанной перевозки

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Новая информация о результатах соответствующей работы других организаций . . .	3
A. ЕЭК ООН: единое железнодорожное право (ЕЖП)	3
B. ЭСКАТО ООН: согласование правовых рамок для операций смешанных перевозок	4
C. ОТИФ: товарораспорядительный документ в соответствии с ЦИМ и оцифровка грузовых транспортных документов	4
D. ОСЖД: оборотный транспортный документ в соответствии с СМГС	5
E. СИТ: электронная накладная ЦИМ/СМГС	5
III. Обзор подготовительной работы секретариата	5
A. Положения о документах смешанной перевозки, содержащиеся в национальном, (суб)региональном и международном законодательстве	6
B. Предварительные выводы, сделанные в результате консультативных совещаний экспертов	10
IV. Заключение	16



I. Введение

1. На пятьдесят второй сессии Комиссии правительство Китайской Народной Республики представило предложение о возможной будущей работе ЮНСИТРАЛ по разработке оборотного транспортного документа для облегчения смешанных перевозок грузов, особенно перевозок железнодорожным транспортом в евроазиатском регионе (A/CN.9/998). В этом предложении отмечалось, что в отличие от морского коносамента железнодорожная накладная (далее в тексте — ЖДН) не является товарораспорядительным документом и не может использоваться для расчетов или получения финансирования по аккредитиву. Ограниченная функция ЖДН также уменьшает возможности банков и других учреждений по предоставлению финансовых услуг и ведет к увеличению финансовой нагрузки для импортеров и риска для экспортеров при инкассировании платежей¹.

2. На этой сессии Комиссия с интересом рассмотрела это предложение, которое, по ее мнению, имеет большое практическое значение для мировой торговли и, в частности, для экономического роста развивающихся стран. Вместе с тем, учитывая широкий спектр и сложность рассматриваемых вопросов, Комиссия решила в качестве первого шага просить свой секретариат изучить правовые вопросы, связанные с использованием железнодорожных или иных транспортных накладных, во взаимодействии с другими соответствующими организациями, такими как Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международный комитет железнодорожного транспорта (СИТ), соответствующие региональные комиссии Организации Объединенных Наций, включая Европейскую экономическую комиссию (ЕЭК ООН) (которая также работает над правовыми стандартами в области международных железнодорожных перевозок), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Международная торговая палата (МТП). В этой связи Комиссия просила свой секретариат представить ей на своей пятьдесят третьей сессии в 2020 году доклад о прогрессе, достигнутом при проведении этого исследования².

3. На своей пятьдесят третьей сессии после обсуждения доклада секретариата о результатах исследовательской работы по этой теме (A/CN.9/1034) Комиссия согласилась с оценкой секретариата о том, что имеется спрос на оборотные транспортные документы, которые могли бы охватывать перевозку груза другими видами транспорта, помимо морской перевозки, в частности железнодорожную перевозку. Комиссия сочла, что такая работа могла бы охватывать оборотные и необоротные транспортные документы (выдача и содержание транспортных документов, права и обязанности перевозчиков или операторов смешанных перевозок (ОСП) в отношении содержания и доказательной функции документов, а также сдача груза). Она также сочла, что включение в эту работу тех вопросов, которые связаны с электронными транспортными документами, может оказаться особенно своевременным для поддержки новых видов цепочек поставок и моделей логистики, которые, как ожидается, будут разработаны в ответ на широкомасштабные сбои в работе коммерческих предприятий, вызванные пандемией COVID-19³. Комиссия обратилась к своему секретариату с просьбой начать подготовительную работу по разработке нового международного правового документа по оборотным транспортным документам смешанной перевозки грузов (далее в тексте — ОДСП), который можно было бы использовать также для договоров, не связанных с морской перевозкой грузов, и представить ей результаты этой работы для их рассмотрения на своей следующей сессии. К секретариату была обращена просьба о том, что такую работу следует проводить

¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, семьдесят четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/74/17)*, п. 216.

² Там же, пп. 217 и 218.

³ Там же, *семьдесят пятая сессия, Дополнение № 17 (A/75/17)*, часть вторая, п. 81.

в тесном взаимодействии и сотрудничестве со всеми соответствующими международными организациями и что она могла бы проводиться, по мере необходимости, в форме совещаний групп экспертов и, при наличии ресурсов, коллоквиума ЮНСИТРАЛ⁴.

4. В настоящей записке приводится новая для Комиссии информация о результатах соответствующей работы других организаций и кратко излагается ход подготовительной работы секретариата, как это просила Комиссия на ее пятьдесят третьей сессии, а также приводятся сделанные выводы и предложения относительно дальнейшей работы, которые могут быть рассмотрены Комиссией. В ее основе лежит записка Секретариата, представленная на пятьдесят третьей сессии Комиссии (A/CN.9/1034), и она дополняет записку Секретариата о координационной деятельности (A/CN.9/1069), в подразделе которой («Подготовительная работа по оборотным документам смешанной перевозки грузов») сообщается об участии секретариата в совещаниях ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, о которых говорится ниже (см. пп. 5 и 8). Помимо этих совещаний секретариат принял участие в апрельском совещании Рабочей группы экспертов ОТИФ по правовым вопросам (см. п. 9 ниже).

II. Новая информация о результатах соответствующей работы других организаций

A. ЕЭК ООН: единое железнодорожное право (ЕЖП)

5. Как об этом говорилось в записке Секретариата (A/CN.9/1034, пп. 10–12), Группа экспертов ЕЭК ООН по единому железнодорожному праву в течение многих лет работала над широким кругом материально-правовых вопросов ЕЖП, включая транспортные документы. На ее самом последнем совещании в январе 2021 года Группа после обширного обсуждения вопроса о том, должно ли ЕЖП стать совокупностью правовых норм, которая будет сосуществовать с системами КОТИФ/ЦИМ⁵ и СМГС⁶, или же оно должно заменить эти системы единым правовым режимом, пришла к согласию о том, что следует препроводить своему попечительскому органу — Рабочей группе по железнодорожному транспорту — научно-исследовательские материалы, которые были подготовлены Группой экспертов в результате работы по этому проекту.

6. К числу научно-исследовательских материалов относится проект конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в качестве первой конвенции системы конвенций по ЕЖП⁷. В этом проекте содержится глава 4а о коносаменте, который определяется как оборотный транспортный документ, «касающийся обязательства перевозчика выдать груз предьявителю коносамента» (в отличие от накладной, которая определяется как документ, который подтверждает заключение и содержание договора перевозки). В проекте конвенции предусматривается, что если стороны договора перевозки договариваются об использовании оборотного транспортного документа вместо накладной, то перевозчик обязан «выдать коносамент, касающийся обязательства вручить груз предьявителю» (проект статьи 31а). Сфера действия проекта конвенции не ограничивается железнодорожными перевозками. Проект статьи 1(2)

⁴ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, семьдесят пятая сессия, Дополнение № 17 (A/75/17)*, часть вторая, п. 82.

⁵ Этот акроним означает Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) — приложение В к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) (находится по адресу https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/COTIF_1999_01_03_2019_corrected_31.07.2019_en.pdf). Конвенция применяется в Европе и в регионах Северной Африки и Ближнего Востока.

⁶ Этот акроним означает Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (текст на русском языке размещен по адресу <https://osjd.org/ru/8978/page/106077?id=2247>), которое применяется в бывшем блоке стран Восточной Европы.

⁷ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3.

гласит следующее: «Договор перевозки может также предусматривать, что настоящий правовой режим относится к перевозкам, осуществляемым другими видами транспорта в дополнение к международным железнодорожным перевозкам (мультимодальные перевозки): 1) если такое условие договора не противоречит никакому международному договору, регулиющему осуществление таких дополнительных перевозок, и 2) если только Договаривающееся государство, законодательство которого применяется к такому договору мультимодальной перевозки, не заявило, что оно не будет применять настоящий правовой режим к договорам мультимодальных перевозок».

7. На следующей сессии в ноябре 2021 года Рабочая группа по железнодорожному транспорту, как ожидается, рассмотрит научно-исследовательские материалы, переданные Группой экспертов, и выскажет свое мнение относительно следующих шагов по ЕЖП.

В. ЭСКАТО ООН: согласование правовых рамок для операций смешанных перевозок

8. Специальная группа экспертов ЭСКАТО ООН, которая работает над согласованием правовых рамок для операций смешанных перевозок, на ее совещаниях в августе 2020 года и в марте 2021 года⁸ рассмотрела различные варианты действий по дальнейшему согласованию правовых рамок для операций смешанных перевозок в этом регионе, включая вопросы, касающиеся транспортного документа, который мог бы служить в качестве доказательства наличия договора, а также касающиеся оцифровки накладных. Была признана необходимость обеспечить взаимосвязанность соответствующей работы с работой других организаций, включая ЮНСИТРАЛ.

С. ОТИФ: товарораспорядительный документ в соответствии с ЦИМ и оцифровка грузовых транспортных документов

9. Как это отмечалось в записке Секретариата (A/CN.9/1034, п. 22), вопрос об оборотных документах на железнодорожном транспорте был включен в план работы Рабочей группы экспертов по правовым вопросам под эгидой ОТИФ. На ее четвертой сессии, проведенной 15 апреля 2021 года, после обсуждения этой темы на основе первоначальной записки о коносаменте, подготовленной секретариатом ОТИФ, Рабочая группа экспертов по правовым вопросам поручила секретариату ОТИФ следующее: а) начать консультации с членами ОТИФ и заинтересованными сторонами по вопросу о том, необходимо ли предусматривать возможность использования транспортных документов, обладающих функцией товарораспределительного документа в соответствии с ЦИМ; б) продолжать сотрудничество в этом вопросе с соответствующими международными организациями и ассоциациями, в частности с ЮНСИТРАЛ, МТП, ОСЖД и СИТ, в рамках компетенции ОТИФ; и с) подготовить первоначальную записку об оцифровке грузовых транспортных документов к первому совещанию в 2022 году. Была отмечена тесная связь между этими проектами и проектами Всемирной таможенной организации и Европейского союза (ЕС) по дематериализации таможенных процедур и электронной информации о грузовых перевозках⁹.

⁸ Материалы этого совещания можно найти по адресу www.unescap.org/events/virtual-expert-group-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and и www.unescap.org/events/2021/second-virtual-expert-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and.

⁹ См., например, Постановление (ЕС) 2020/1056 Европейского парламента и Совета от 15 июля 2020 года об электронной информации о грузовых перевозках; размещено по адресу <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1056>.

D. ОСЖД: оборотный транспортный документ в соответствии с СМГС

10. Как это отмечалось в записке Секретариата (A/CN.9/1034, п. 21), Специальная рабочая группа по оборотным транспортным документам Комиссии ОСЖД по транспортному праву рассмотрела возможность внедрения транспортного документа, обладающего функцией товарораспределительного документа в соответствии с СМГС. Специальная рабочая группа приняла решение подготовить проект приложения к СМГС, в котором содержалось бы определение формы оборотного транспортного документа, а также излагались бы обстоятельства и процедуры для его использования в соответствии с СМГС. Была также начата работа над обновлениями и добавлениями к СМГС для разрешения вопросов, возникающих в результате использования оборотного транспортного документа, включая терминологию, связанную с оборотными транспортными документами.

E. СИТ: электронная накладная ЦИМ/СМГС

11. Как это отмечалось в записке Секретариата (A/CN.9/1034, п. 9), СИТ в 2006 году разработал стандартную накладную ЦИМ/СМГС, а в 2019 году — технические спецификации электронной накладной ЦИМ/СМГС¹⁰. В настоящее время изучаются решения по оцифровке документов, которые должны сопровождать накладную ЦИМ/СМГС (например, контейнерная или вагонная накладная), и, как ожидается, эти решения будут опробованы в рамках экспериментальных проектов. Была также начата работа по конвертеру XML/EDIFACT. Цель этих проектов состоит в соблюдении таможенных требований ЕС в электронной форме (см. п. 9 выше), а также в обеспечении того, чтобы электронные накладные ЦИМ/СМГС принимались банками и признавались в качестве доказательства договора перевозки судами, страховыми агентствами и другими органами (накладные ЦИМ/СМГС принимаются таможенными службами в качестве транспортного документа и принимаются банками в связи с операциями с документарными аккредитивами).

III. Обзор подготовительной работы секретариата

12. Подготовительная работа секретариата, проведенная после пятьдесят третьей сессии Комиссии, состояла в основном в следующем: а) исследования по этому предмету, в частности положений об оборотных и необоротных документах смешанной перевозки, содержащихся в национальном, (суб)региональном и международном законодательстве (основные выводы этих исследований см. раздел А ниже); и б) консультации с экспертами и заинтересованными организациями, в первую очередь через организацию совещания группы экспертов по новому международному правовому документу об ОДСП, которое было проведено в режиме онлайн 2 и 3 февраля 2021 года¹¹, и открытого вебинара по теме «Международный опыт и дематериализация оборотных транспортных документов», который был проведен 13 и 14 апреля 2021 года¹² (в отношении основных результатов этих консультаций см. раздел В ниже).

¹⁰ www.cit-rail.org/media/files/documentation/freight/cim/e-fb_cim-smgs_en_2019-07-01.pdf?cid=120604.

¹¹ Присутствовали более 30 приглашенных экспертов, представляющие академические круги, сектор частной практики и заинтересованные правительства. Выступили представители ЮНКТАД, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОСЖД, СИТ, ММК и ФИАТА.

¹² Веб-страницу вебинара можно найти по адресу <https://uncitral.un.org/en/webinar-dematerialization-negotiable-transport-documents>.

А. Положения о документах смешанной перевозки, содержащиеся в национальном, (суб)региональном и международном законодательстве

1. Общие соображения

13. Обзор положений о документах смешанной перевозки, содержащихся в национальном, (суб)региональном и международном законодательстве, регулирующем вопросы смешанных перевозок, показывает, что большинство этих норм аналогичны положениям Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 года) («Конвенция СП»)¹³.

2. Определение термина «документ смешанной перевозки»

14. «Документ смешанной перевозки» определяется как документ, удостоверяющий договор смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки (ОСП) в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора¹⁴.

3. Выдача документа смешанной перевозки

15. Документ смешанной перевозки обычно выдается и подписывается ОСП (или лицом, уполномоченным ОСП)¹⁵ и может, по выбору грузоотправителя, быть выдан в оборотной или необоротной форме¹⁶. В большинстве законодательных актов, которые стали предметом обзора, предусматривается возможность как собственноручной, так и электронной подписи¹⁷.

¹³ Еще не вступила в силу. Удостоверенную подлинную копию Конвенции можно найти по адресу https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en.

¹⁴ См., например, статью 1 Конвенции СП; статью 1 Решения 331 Андского сообщества о смешанных перевозках от 4 марта 1993 года с изменениями согласно Решению 393 от 9 июля 1996 года (найден по адресу SICE — Andean Community — Decision 331 (oas.org), применимое в Боливии, Колумбии, Перу и Эквадоре (далее в тексте — «Решение Андского сообщества»)); статью 1 (с) Частичного соглашения МЕРКОСУР об облегчении смешанных перевозок грузов от 27 апреля 1995 года (находится по адресу Decisión Nro. 15 Consejo Mercado Común — Acuerdo sobre Transporte Multimodal en ambito del MERCOSUR (loa.org.ar), применимое в Аргентине, Бразилии, Парагвае и Уругвае (далее в тексте — «Соглашение МЕРКОСУР»)); определение термина «договор смешанной перевозки» в Законе Сингапура о смешанной перевозке (находится по адресу <https://sso.agc.gov.sg/Bills-Supp/42-2020/Published/20201102?DocDate=20201102>); и раздел 4 Закона Таиланда о смешанной перевозке (находится по адресу http://web.krisdika.go.th/data/outside/outside21/file/Multimodal_Transport_Act_B.E._2548.pdf).

¹⁵ См., например, статью 4.2 Прокламации Эфиопии №. 548/2007 о смешанной перевозке грузов (находится по адресу https://lawethiopia.com/images/federal_proclamation/proclamations_by_number/548.ae..pdf); статью 12 Закона Мьянмы о смешанной перевозке (найден по адресу Myanmar-Multimodal-Transport-Law-2014.pdf (asean.org)); статьи 7 (1) и 8 (1) Закона Непала о смешанной перевозке грузов (найден по адресу Multimodal Transportation of Goods Act, 2063 — 2006 (lawcommission.gov.np)), статью 9.1 и 3 Закона Сингапура; и статью 10.2 Декрета Вьетнама о смешанной перевозке (находится по адресу Viet Nam Decree No. 87/2009/ND-CP of October 19, 2009, on multimodal transport (vanbanphapluat.co)).

¹⁶ См., например, статью 5 Конвенции СП; статью 3 Решения Андского сообщества; статью 3 Соглашения МЕРКОСУР; статью 4.1 Рамочного соглашения АСЕАН о смешанной перевозке (находится по адресу <https://afamt.asean.org/wp-content/uploads/2019/07/2005-ASEAN-Framework-Agreement-on-Multimodal-Transport.pdf>); это Соглашение ратифицировано Вьетнамом, Индонезией, Камбоджей, Лаосской Народной Демократической Республикой, Мьянмой, Таиландом и Филиппинами (далее в тексте — «Соглашение АСЕАН»)); статью 8 Закона Бразилии № 9611 о смешанной перевозке грузов; статью 4.1 2 Прокламации Эфиопии; раздел 7 Закона Индии о смешанной перевозке грузов (находится по адресу The Multimodal Transportation of Goods Act, 1993 (indiankanoon.org)); статью 11 Закона Мьянмы; статью 7(2) Закона Непала; статью 9.2 Закона Сингапура; раздел 10 Закона Таиланда; и статью 10.1 Декрета Вьетнама.

¹⁷ См., например, статью 5 (3) Конвенции СП; статью 4 (3) Соглашения АСЕАН; статью 3 Решения Андского сообщества; статью 4.3 Прокламации Эфиопии; статью 8 (2) Закона Непала; статью 10 Закона Таиланда; и статьи 10.3 и 11.3 Декрета Вьетнама.

16. В необоротном документе смешанной перевозки должно быть указано имя грузополучателя¹⁸. Когда документ смешанной перевозки выдается в оборотной форме, то а) он должен выдаваться в виде ордерного документа или выдаваться на предъявителя; б) если он выдается в виде ордерного документа, то должна предусматриваться возможность передачи посредством индоссации¹⁹; в) если он выдается на предъявителя, то должна предусматриваться возможность передачи без индоссации²⁰; г) если он выдается в комплекте из нескольких оригиналов, то в нем должно быть указано количество оригиналов в комплекте; и е) если выдаются копии, то на каждой копии должна быть проставлена отметка «необоротная копия»²¹.

17. Выдача документа смешанной перевозки не исключает выдачи, если это необходимо, других документов, касающихся перевозки или иных услуг, связанных с международной смешанной перевозкой в соответствии с применимыми международными конвенциями или национальным законодательством. Выдача таких других документов не затрагивает юридического характера документа смешанной перевозки²².

4. Содержание документа смешанной перевозки

18. В законодательных актах, которые стали предметом обзора, требуется, чтобы в документе смешанной перевозки, независимо от того, является ли он оборотным или необоротным, содержались, как правило, следующие данные: а) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание — в соответствующих случаях — на опасный характер груза, число мест или предметов и вес груза брутто или его количество, обозначенное иным образом, причем эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем; б) внешнее состояние груза; в) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия ОСП; г) наименование грузоотправителя; д) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем; е) место и дата принятия ОСП груза в свое ведение; ж) дата или срок доставки груза в место назначения, если они прямо согласованы сторонами; з) указание о том, является ли документ смешанной перевозки оборотным или необоротным; и) место и дата выдачи документа смешанной перевозки; к) подпись ОСП или уполномоченного им лица; л) провозные платежи по каждому виду транспорта, если они прямо согласованы сторонами, или провозные платежи, включая наименование валюты, подлежащие уплате грузополучателем, или иное указание на то, что провозные платежи уплачиваются им; м) предполагаемый маршрут перевозки, используемые виды транспорта, если они известны в момент выдачи документа смешанной перевозки; н) любой обязательный правовой режим, применимый к международной смешанной перевозке; о) любые другие данные, которые стороны могут договориться включить в документ смешанной перевозки, если они не противоречат законам страны, в которой выдается документ смешанной перевозки²³. Отсутствие тех или иных данных в документе смешанной перевозки не затрагивает юридического характера этого документа

¹⁸ См., например, статью 12.2 Декрета Вьетнама.

¹⁹ Там же.

²⁰ См., например, там же, статью 13.

²¹ Положения, аналогичные тем нормам, которые указываются пп. (а)–(е), содержатся, например, в статье 6 Конвенции СП; статье 4 Закона Аргентины № 24.921 о смешанной перевозке грузов; и статье 6 Прокламации Эфиопии. Нормы, указанные в пп. (а)–(д), но не в п. (е), можно также найти в статье 10 Закона Непала.

²² См., например, статью 13 Конвенции СП и статью 13 Прокламации Эфиопии.

²³ См., например, статью 8 Конвенции СП; статью 4 Решения Андского сообщества; статью 5.1 Соглашения АСЕАН; статью 5.1 Закона Аргентины; статью 10 Закона Бразилии; статью 8 Прокламации Эфиопии; разделы 408 (1) и 443 (1) Закона Германии о реформе смешанных перевозок (доступно по адресу www.fsk-gmbh.de/etc/docs/trg.pdf); раздел 9 Закона Индии; статью 18 Постановления Мексики о международных смешанных перевозках (найденно по адресу www.global-regulation.com/translation/mexico/560902/regulations-for-international-multimodal-transport.html); статью 13 Закона Мьянмы; статью 9 Закона Непала; раздел 11 Закона Таиланда; и статью 14.2 Декрета Вьетнама.

в качестве документа смешанной перевозки²⁴, при условии, что он тем не менее отвечает требованиям, предусмотренным в определении документа смешанной перевозки (см. п. 14 выше)²⁵.

5. Доказательственная сила документа смешанной перевозки

19. В законодательных актах, которые стали предметом обзора, как правило, указывается, что документ смешанной перевозки является доказательством *prima facie* принятия ОСП груза в свое ведение, как это описано в документе²⁶. В них устанавливается презумпция хорошего внешнего состояния груза, который принимает ОСП, если он не отмечает иного в документе смешанной перевозки²⁷. Доказывание ОСП противного не допускается, если документ смешанной перевозки передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в нем описание груза²⁸. В некоторых законодательных актах применение этого последнего положения ограничивается только применением к ОДСП²⁹.

6. Ответственность за внесение неправильных данных или за невнесение данных

20. В большинстве законодательных актов, которые стали предметом обзора, предусматривается ответственность ОСП за включение ложной информации или за невключение какой-либо информации, которую требуется включить в документ смешанной перевозки³⁰. В них также предусматривается обязательство грузоотправителя возместить убытки ОСП в результате неточности или недостаточности данных, представленных грузоотправителем для внесения в документ смешанной перевозки. Это обязательство грузоотправителя сохраняет свое действие, невзирая на то, что документ смешанной перевозки был передан другому лицу³¹, при том, однако, что ответственность ОСП согласно документу смешанной перевозки не ограничивается ответственностью перед любым лицом, другим чем грузоотправитель³².

7. Сдача груза

21. В тех случаях, когда выдается ОДСП, сдача груза может быть потребована от ОСП или лица, действующего от его имени, только против представления ОДСП с надлежащим индоссаментом, если это необходимо³³. ОСП освобождается от обязанности сдать груз, если ОДСП составлен в комплекте из нескольких оригиналов и он или лицо, действующее от его имени, сдали груз против одного

²⁴ См., например, статью 4 Решения Андского сообщества; статью 5.2 Соглашения АСЕАН; раздел 9 Закона Индии; статью 14 Закона Мьянмы; статью 12 (2) Закона Непала; и статью 14.2 Декрета Вьетнама.

²⁵ См., например, статью 8 Конвенции СП; статью 8(о) Прокламации Эфиопии; статью 10.2 Закона Сингапура; и раздел 11 Закона Таиланда.

²⁶ См., например, статью 5 Соглашения МЕРКОСУР; статью 6.1 Соглашения АСЕАН; статью 10.1 Прокламации Эфиопии; раздел 11 (а) Закона Индии; статью 15 (а) Закона Мьянмы; статью 14 Закона Непала; статью 11.1 Закона Сингапура; и статью 15.1 Декрета Вьетнама.

²⁷ См., например, статью 9 Конвенции СП; статью 8 Закона Аргентины; статью 9 Прокламации Эфиопии; разделы 409 (2) и (3) и 444 (1) Закона Германии; раздел 10 Закона Индии; статью 17 Постановления Мексики; статью 13 Закона Непала; раздел 12 Закона Таиланда; и статью 16 Декрета Вьетнама.

²⁸ См., например, статью 10 Конвенции СП; статью 6.2 Соглашения АСЕАН; статью 10.2 Прокламации Эфиопии; раздел 11 (b) Закона Индии; статью 15 (b) Закона Мьянмы; раздел 444 (2) Закона Германии; статью 8:48 Книги 8 Гражданского кодекса Нидерландов; статью 11 Закона Сингапура; и раздел 13 Закона Таиланда.

²⁹ См., например, статью 15.2 Декрета Вьетнама.

³⁰ См., например, статью 11 Конвенции СП; статью 11 Прокламации Эфиопии; и статью 16 Постановления Мексики.

³¹ См., например, статью 21 Соглашения АСЕАН; статью 24 Закона Сингапура; и статьи 25 и 26 Декрета Вьетнама.

³² См., например, статью 12 Конвенции СП; статью 20 Решения Андского сообщества; статью 12 Прокламации Эфиопии; и раздел 16 Закона Таиланда.

³³ См., например, разделы 444 (3) и 445 (1) и (2) Закона Германии.

из таких оригиналов³⁴. Предусматривается ответственность за сдачу груза неправильно лицу³⁵. Такая ответственность может быть ограничена, например, суммой, которая будет подлежать выплате в случае утраты груза³⁶. В тех случаях, когда несколько лиц предъявляют экземпляры оригинала одного и того же документа, в законодательстве может оговариваться, кто из них имеет преимущественное право³⁷.

22. Что касается случая необоротного документа, то ОСП освобождается от обязанности сдать груз, если он сдает груз поименованному грузополучателю или такому другому лицу, которое было указано должным образом, как правило, в письменной инструкции, полученной ОСП³⁸.

23. В некоторых законодательных актах, которые стали предметом обзора, оговаривается обязанность ОСП сдать груз следующим образом: а) когда документ смешанной перевозки был выдан в виде оборотного документа «на предъявителя», груз сдается лицу, которое представляет один из экземпляров оригинала этого документа; б) когда документ смешанной перевозки был выдан в виде необоротного ордерного документа, груз сдается лицу, которое представляет должным образом удостоверенную копию оригинала этого документа; в) когда документ смешанной перевозки был выдан в виде оборотного ордерного документа на имя конкретного лица, груз сдается этому лицу после проверки его личности и предъявления одного из экземпляров оригинала этого документа (если документ индоссирован «по приказу» или индоссирован в бланковом виде, то применяется положение в пункте (б) выше); д) когда документ смешанной перевозки был выдан в виде необоротного документа лицу, указанному в том документе в качестве грузополучателя, груз сдается этому лицу после проверки его личности; и е) когда не имеется письменного документа, груз сдается лицу, указанному в инструкциях, полученных от грузоотправителя, или такому лицу, которое может приобрести права грузоотправителя или грузополучателя по выдаче таких инструкций, в соответствии с договором смешанной перевозки³⁹.

8. Документ смешанной перевозки в качестве товарораспорядительного документа

24. В некоторых законодательных актах все документы смешанной перевозки признаются товарораспорядительными документами⁴⁰. В других законодательных актах требовать сдачи груза разрешается только держателям ОДСП; в случае необоротного документа смешанной перевозки сдача груза разрешается по проверке поименованного грузополучателя, т. е. держатель документа не правомочен требовать исполнения обязательства. По крайней мере в одном из законов указывается, что все положения, которые касаются коносаментов и содержатся в законодательстве о морских перевозках грузов, применяются *mutatis mutandis* к коносаментам смешанной перевозки⁴¹.

9. Электронные документы смешанной перевозки

25. В некоторых законодательных актах, которые стали предметом обзора, предусматривается возможность использования как оборотных, так и необоротных документов смешанной перевозки в электронной форме⁴². В некоторых

³⁴ См., например, статью 6 (2) и (3) Конвенции СП и статью 14 Прокламации Эфиопии. В статье 8:45 Книги 8 Гражданского кодекса Нидерландов изложен принцип «один за всех и все за одного».

³⁵ См., например, статью 8:51 Книги 8 Гражданского кодекса Нидерландов и раздел 445 (3) Закона Германии.

³⁶ См., например, раздел 445 (3) Закона Германии.

³⁷ См., например, статью 8:52 Книги 8 Гражданского кодекса Нидерландов.

³⁸ См., например, статью 7 (2) Конвенции СП и статью 5 (3) и (4) Прокламации Эфиопии.

³⁹ См., например, статью 8 Решения Андского сообщества; статью 9 Соглашения АСЕАН; статью 14 Закона Сингапура; раздел 22 Закона Таиланда; и статью 19 Декрета Вьетнама.

⁴⁰ См., например, статью 7 Закона Аргентины; статью 7 Прокламации Эфиопии; раздел 8 (1) Закона Индии; и статью 9 (6) и (7) Закона Сингапура.

⁴¹ Раздел 15 Закона Таиланда.

⁴² См., например, разделы 408 (3) и 443 (3) Закона Германии.

других правовых документах, например в Конвенции СП, предусматривается использование электронного документа смешанной перевозки только в случае необоротных документов смешанной перевозки⁴³. Некоторые законы разрешают использование обмена электронными сообщениями данных для передачи документа смешанной перевозки⁴⁴.

В. Предварительные выводы, сделанные в результате консультативных совещаний экспертов

1. Совещание группы экспертов по новому международному правовому документу об ОДСП, проведенное 2 и 3 февраля года в режиме онлайн

26. В дополнение к изложенным ранее результатам работы различных организаций (см. главу II выше) следует отметить, что эксперты подробно обсудили следующие вопросы: а) в какой форме следует подготовить международный правовой документ, предусматривающий использование ОДСП; б) сфера применения такого документа; в) взаимосвязь между таким документом и правовыми режимами, применимыми к отдельным видам транспорта; г) содержание такого документа; е) в какой мере следует рассматривать аспекты ответственности в таком документе; и ф) подходы к урегулированию вопросов, связанных с электронными ОДСП.

а) Форма международного правового документа

27. С учетом ограниченного набора имущественных прав, признаваемых во многих юрисдикционных системах (*numerus clausus*), было сочтено, что для признания ОДСП и правовых последствий их использования, особенно в отношении третьих сторон, в случае перевозки другими видами транспорта, нежели морские перевозки, необходим только обязывающий международно-правовой документ, такой как международная конвенция. Хотя функция морского коносамента в качестве товарораспорядительного документа широко признается в давно установившейся торговой практике, договорные решения не пользуются таким широким международным признанием, если они не были признаны в законодательном порядке.

28. В международном правовом документе можно в то же время сохранить определенную гибкость для договаривающихся сторон при принятии решений о том, какие виды транспортных документов следует использовать и следует ли использовать несколько транспортных документов, а также, таким образом, решения о том, следует ли согласиться или не согласиться с применением этого нового правового документа к своим сделкам (положения о согласии или несогласии). В тех случаях, когда предусматривается возможность отхода от каких-либо положений или изменения их последствий, в таком правовом документе необходимо будет указать те положения, от которых разрешается отходить или действие которых разрешается изменять, и те положения, от которых отходить нельзя или последствия которых нельзя изменять в силу договоренности сторон.

б) Сфера применения

29. Хотя первоначально основное внимание уделялось потребностям железнодорожных перевозок (см. п. 1 выше), продвижение работы по этому проекту привело к обращению пристального внимания на вопросы ОДСП (см. п. 4 выше). Некоторые эксперты предложили применить нейтральный подход в отношении различных видов транспорта, что позволит договаривающимся сторонам использовать оборотный транспортный документ как при смешанной перевозке, так и при перевозке одним видом транспорта (при условии, что это разрешается сторонам применимыми императивными режимами перевозки одним видом

⁴³ См., например, статью 5 (4) Конвенции СП и статью 5 Прокламации Эфиопии.

⁴⁴ См., например, статью 5 Решения Андского сообщества; статью 6.2 Соглашения АСЕАН; и статью 11 (2) Закона Сингапура.

транспорта). Преимущества такого подхода проявляются в ситуациях, когда при начале установления договорных отношений договаривающиеся стороны не знают о том, какие виды транспорта они будут использовать, а также по той причине, что ОСП или другие экспедиторы грузов часто оставляют за собой право выбирать тот или иной вид транспорта. В любом случае соображение об использовании нескольких видов транспорта не имеет отношения к обсуждению вопроса об оборотном характере транспортного документа.

30. Поскольку оборотный транспортный документ будет обеспечивать держателю конструктивное владение грузом, было сочтено, что в международном правовом документе следует охватить весь период, в течение которого груз находится на попечении перевозчика⁴⁵ (от передачи груза перевозчику грузоотправителем до сдачи груза держателю документа). Как ожидается, этот правовой документ будет охватывать краткосрочное размещение груза на складе в качестве части договора перевозки, что особенно уместно в случае контейнерных перевозок.

31. Остается неразъясненным вопрос о том, будет ли новый международный правовой документ также охватывать необоротные транспортные документы, в частности прямой коносамент. Хотя такие документы не могут быть переданы новым грузополучателям, они выполняют функцию товарораспорядительного документа применительно к первоначальному грузополучателю и играют некоторую роль при финансировании торговли под обеспечение согласно УПО. Были высказаны опасения относительно того, что если такие документы будут охвачены, то возникнут неясности и коллизии с уже действующими конвенциями, которые содержат положения об этих документах. Было выражено предпочтение концентрации внимания на оборотных инструментах и рассмотрению в должном порядке вопроса о необходимости расширения сферы применения на необоротные документы.

с) Взаимосвязь с существующими транспортными конвенциями

32. Согласно двуединому подходу, разъясненному в записке Секретариата (A/CN.9/1034), новый международный правовой документ не будет затрагивать действие других международно-правовых документов, касающихся будь то смешанных перевозок или перевозок одним видом транспорта. Тем не менее, требуется внести поправки в эти другие правовые документы, с тем чтобы обеспечить признание оборотных транспортных документов и учесть возможности для их использования. Государства — участники соответствующих конвенций могли бы рассмотреть вопрос о внесении уместных поправок в должном порядке.

33. При установлении надлежащей взаимосвязи с существующими транспортными конвенциями в новом правовом документе потребуется учесть две ситуации в случае использования оборотного транспортного документа: а) когда он будет использоваться договаривающимися сторонами для целей документарных аккредитивов, а также в качестве транспортного документа или транспортной записи (например, для перевозки и таможенной очистки); и б) когда он будет сосуществовать вместе с другим документом или записью, которые используются для иных целей, нежели документарные аккредитивы (например, для перевозки и таможенной очистки).

d) Содержание

34. Аналогично законодательным актам по документам смешанной перевозки, которые стали предметом обзора (см. раздел А выше), как ожидается, в новом международном правовом документе будут содержаться ответы на следующие, например, вопросы: чем является оборотный транспортный документ; каким

⁴⁵ Под этим понимается лицо, заключившее договор перевозки с грузоотправителем, включая также экспедиторов, ОСП и обычных перевозчиков, не использующих морских судов (NVOCC), и других действующих лиц, которые выполняют аналогичные функции при смешанных перевозках и при перевозках одним видом транспорта.

образом он выдается и передается; каковым является его минимальное содержание; как происходит сдача груза; каковы юридические последствия для первоначального держателя и эмитента оборотного транспортного документа, когда документ передается; какие действуют правила для внесения поправок в документ и для его замены (например, посредством записи данных или наоборот)?

35. Было сочтено, что Конвенция СП и Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов («Роттердамские правила»)⁴⁶, хотя они еще не вступили в силу, играют актуальную роль, поскольку в них содержатся положения, регулирующие соответствующие вопросы. Например, основные характеристики оборотного транспортного документа перечислены в статье 1 (15) Роттердамских правил и в статье 6 Конвенции СП, а положения о выдаче транспортного документа содержатся в статье 35 Роттердамских правил и в статье 5 Конвенции СП. В этих текстах также подробно рассматриваются такие вопросы, как содержание транспортного документа (статья 36 Роттердамских правил и статья 8 Конвенции СП) и доказательственная сила транспортного документа (статья 41 Роттердамских правил и статья 10 Конвенции СП), а также другие аспекты, связанные с оборотным транспортным документом, включая обязательство перевозчика сдать груз держателю оборотного транспортного документа (статья 45 Роттердамских правил и статья 6 (2) и (3) Конвенции СП).

36. Поскольку цель международного правового документа состоит в том, чтобы обеспечить отсутствие дискриминации в случае использования оборотного транспортного документа при перевозках различными видами транспорта и в рамках смешанных перевозок и перевозок одним видом транспорта, то в ходе подготовки этого правового документа следует обеспечить, чтобы оборотный транспортный документ выполнял такие же функции, что и морской коносамент. В частности, необходимо будет предусмотреть, что а) держатель документа имеет право на осуществление контроля над грузом и б) единый транспортный документ может быть использован в цепочке операций, в том числе в качестве предмета обременения для целей банков.

37. Что касается контроля над грузом, то в положениях такого правового документа потребуются предусмотреть наделение держателя оборотного транспортного документа или записи правами осуществлять контроль над грузом в транзите (например, правом выдавать или изменять инструкции в отношении груза), требовать сдачи груза по предъявлении оригинала документа и передавать право собственности на груз путем передачи документа или записи. Как ожидается, в таком правовом документе будут рассмотрены обязательства и ответственность эмитента соответствующего документа за невыполнение требований, применимых к такому документу, и обязанность перевозчика сдать груз по предъявлении оригинала документа. Что касается «гарантии единственности» документа в цепочке передач, то положения, обеспечивающие, что оборотный документ является «оригиналом» (его содержание не было изменено) и «уникальным» (этот документ является единственным существующим документом и может быть отличен от копий), должны быть включены в такой правовой документ совместно с положениями, касающимися понятий конструктивного владения и передачи посредством индоссации или другого способа. Было сочтено, что Роттердамские правила и Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях (ТЗЭПЗ)⁴⁷, принятый в 2017 году, имеют отношение к переносу этих функций оборотного транспортного документа в безбумажную среду и к недопущению множественности исполнений по одному и тому же обязательству⁴⁸.

⁴⁶ Резолюция 63/122 Генеральной Ассамблеи, приложение.

⁴⁷ Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.17.V.5.

⁴⁸ См., например, положения ТЗЭПЗ о «единственности» и «контроле» в статье 10, включая критерий определения целостности записи в пункте 2; об «исключительном контроле», идентификации «лица, осуществляющего контроль» над записью, и «передаче контроля» в статье 11; об общем стандарте надежности в статье 12; и о правилах функциональной эквивалентности применительно ко всем формам индоссирования и внесения изменений

38. В то же время в этом правовом документе не следует пытаться затрагивать вопросы, которые решаются различными способами согласно внутреннему законодательству, такие как вопросы, касающиеся имущественных прав и момента, когда право собственности на груз считается переданным. В будущем правовом документе не следует также рассматривать вопросы, касающиеся прав и обязательств сторон согласно основополагающему договору купли-продажи.

e) Ответственность

39. Как ожидается, в новом правовом документе будут рассмотрены вопросы ответственности сторон в связи с выдачей, передачей и исковой силой оборотного транспортного документа, а также вопросы последствий ошибок, недостаточности информации, неточностей и неверных заявлений применительно к этому документу. В этом правовом документе следует также четко подтвердить обязательство перевозчика сдать груз контролирующей стороне и четко оговорить соответствующие правовые последствия. Кроме того, необходимо будет найти надлежащее решение, с тем чтобы установить должную взаимосвязь между транспортным документом согласно новому правовому документу и правилами, регулирующими ответственность перевозчика.

40. Не предпринимая попыток предусмотреть всеобъемлющий режим ответственности, в будущий правовой документ можно включить механизмы, которые позволят сторонам четко указать, какой режим ответственности будет применяться и к каким аспектам их отношений он будет применяться. Например, режим ответственности, в императивном порядке применимый к первому этапу перевозки, может определять ответственность перевозчика, кроме как если убытки и утрата могут быть локализованы. В этом случае будет применяться режим ответственности, применимый к этапу, на котором причинены убытки или утрата. В альтернативном случае, как, например, при коносаменте ФИАТА, резервный режим ответственности за нелокализованные убытки, утрату или задержку может быть предусмотрен в самом этом правовом документе, в то время как применительно к локализованным убыткам этот правовой документ может отсылать к применимому режиму ответственности для соответствующего вида транспорта.

41. Было сочтено, что рассмотрение этих вопросов в таком правовом документе является важным, особенно в контексте смешанных перевозок, когда режим ответственности фрагментируется и становится неопределенным применительно к нелокализованным убыткам, утрате и задержке. Было сочтено, что только рыночные механизмы (например, торговцы не будут использовать услуги тех перевозчиков, уровень ответственности которых является чрезмерно низким) являются недостаточными для защиты менее сильных сторон, например в случае торговцев из развивающихся стран, поскольку договоры перевозки часто заключаются на стандартных условиях перевозчика (договоры присоединения). В то же время было признано, что в рамках этого проекта следует рассматривать вопросы ответственности только в той мере, в которой это является строго необходимым.

f) Электронные ОДСП

42. Проведенный секретариатом обзор положений, которые содержатся в существующих транспортных конвенциях и которые касаются электронных транспортных документов, показывает, что диапазон имеющихся норм начинается с краткого положения о возможном признании функциональной эквивалентности (например, статья 6 (9) ЦИМ или статья 4 (2) Конвенции для унификации

в статьях 15 и 16. Аналогичные положения содержатся в Роттердамских правилах; эти положения касаются транспортных электронных записей, имеют отношение ко всему тексту и, в первую очередь, содержатся в главе 3, включая положения о процедурах использования транспортных электронных записей (статья 9) и положения о замене оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи (статья 10), а также в главе 8 о транспортных документах и транспортных электронных записях.

некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года (Монреальская конвенция)⁴⁹) и заканчивается более подробными положениями, которые содержатся, например, в Дополнительном протоколе к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающемся электронной накладной⁵⁰. Как отмечалось в разделе А выше, Конвенция СП, подготовленная в 70-х годах прошлого века, признает возможность использования электронной подписи (статья 5 (3)) и предусматривает безбумажную форму только для необоротных документов смешанной перевозки (статья 5 (4)).

43. В качестве основы для работы по теме электронных передаваемых или оборотных транспортных записей могут стать тексты ЮНСИТРАЛ в областях электронной торговли и транспортного права (см. п. 37 выше), поскольку они являются более современными и более проработанными. Новый правовой документ будет их дополнять, предусматривая юридическое признание передаваемых транспортных записей — как бумажных, так и электронных — при перевозке различными видами транспорта, не ограничиваясь морскими перевозками. Принципы функциональной эквивалентности, недискриминации и технологической нейтральности будут по-прежнему играть важнейшую роль, с тем чтобы сохранить необходимую сбалансированность между соображениями предоставления возможности использовать новые технологические решения и соображениями поддержания упорядоченного функционирования рынков и финансовой стабильности.

44. Проведенное секретариатом исследование существующих систем обработки электронных транспортных документов показывает, что применительно к неморским видам транспорта эти системы воспроизводят функции необоротных транспортных документов с учетом основополагающего правового режима для транспортных документов в соответствующем виде используемого транспорта. В эти системы потребуется внести изменения, с тем чтобы учесть особенности оборотных транспортных документов. В этом контексте следует уместно принять во внимание опыт применения шести систем, признаваемых клубами взаимного страхования (essDOCS, Volero, E-title, edoxOnline, WAVE и CargoX), которые используют их для обработки оборотных морских коносаментов.

45. Еще одну возможность обсудить вопросы, связанные с электронными ОДСП, предоставил вебинар по теме «Международный опыт в области дематериализации оборотных транспортных документов», который был проведен 13 и 14 апреля 2021 года (см. ниже).

2. Вебинар по теме «Международный опыт в области дематериализации оборотных транспортных документов», проведенный 13 и 14 апреля 2021 года

46. В ходе первого дня работы вебинара были обсуждены стандарты ЮНСИТРАЛ, а также национальный опыт в области электронных передаваемых записей (ЭПЗ) и меры регулятивных органов и отраслевого сектора применительно к дематериализации торговых документов. В течение второго дня работы были рассмотрены международные стандарты дематериализации транспортных документов, а также меры отраслевого сектора и регулятивных органов применительно к дематериализованным оборотным транспортным документам при уделении в первую очередь внимания неморским видам транспорта, а затем в рамках второй дискуссионной группы — морским перевозкам.

47. Были приведены примеры переноса положений ТЗЭПЗ и Роттердамских правил в национальное законодательство. Кроме того, были приведены примеры системных правил, используемых поставщиками услуг по ЭПЗ, когда сделана ссылка на законодательство юрисдикционной системы, принявшей ТЗЭПЗ, как на применимое право.

⁴⁹ Размещено по адресу www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf.

⁵⁰ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2762, p. 23.

48. Несмотря на наличие базовых стандартов для использования ЭПЗ и коммерческих аргументов для их использования с учетом очевидных преимуществ (прозрачность, отслеживаемость, минимизация рисков человеческих ошибок и подделок, а также возможности, создаваемые «интернетом вещей» (IoT)), отмечаются весьма низкий уровень принятия дематериализованных торговых документов в банковском секторе и неравномерный уровень принятия в различных отраслевых секторах.

49. Нынешняя ситуация объяснялась не столько юридическими препятствиями, сколько обеспокоенностью отсутствием единообразного подхода к системам управления ЭПЗ и недостаточностью и неадекватным качеством контроля над юридическими и другими стандартами, на которых основывается функционирование таких систем. Также выражается обеспокоенность применительно к затратам времени и средств, включая обучение, необходимых для перехода к новым моделям коммерческих отношений и для совместного подключения цифровых экосистем, что в некоторых случаях может потребовать выработки специальных индивидуальных решений. Подобные вопросы могут возникать, в частности, в контексте смешанных перевозок по причине разнообразия правовых режимов, неравномерного уровня использования дематериализованных транспортных записей в случае различных видов транспорта и отличий в имеющихся системах обработки таких записей. Отсутствие совместимости и взаимного признания методов аутентификации и идентификации в трансграничном контексте — а эту тему в настоящее время рассматривает Рабочая группа IV (Электронная торговля) ЮНСИТРАЛ, — вызывает дополнительные трудности в деле применения ЭПЗ. Было сочтено, что для преодоления инерции в некоторых секторах и отраслях, с тем чтобы обеспечить благоприятное отношение к использованию ЭПЗ, важнейшее значение имеет наличие прочных единообразных законов об ЭПЗ, а также общих технических стандартов и совместимых решений. В то же время была признана необходимость баланса между соображениями совместимости и свободой выбора и инноваций.

50. Были обсуждены примеры закрытых и открытых систем выдачи электронных коносаментов, а также их преимущества и недостатки, включая вопросы безопасности и доступа.

51. Конечная цель соответствующих решений в области ЭПЗ состоит в том, чтобы обеспечить такой порядок, когда одна запись, созданная в одной системе, будет признаваться как таковой и к ней будет предоставляться доступ для всех заинтересованных сторон как внутри системы, так и вне ее. Это может быть достигнуто с помощью разработки новых процессов, при которых существующий структурированный поток документации — будь то электронный или иной — будет заменен записями данных (например, запись договора, его условий, факта исполнения). Уже существуют современные решения, которые построены на подходе, ориентированном на обработку данных, а не документов, при уделении основного внимания важнейшим контрольным функциям вместо воспроизводства, через структурированные сообщения относительно процессов, рабочего потока и требований бумажных документов, некоторые из которых уже устарели или могут устареть (например, мгновенная передача в безбумажной среде). Внедрение практики использования одной записи (например, замена всех бумажных и электронных документов, относящихся к одной и той же сделке, единой электронной записью) позволит перейти от модели обмена сообщениями между отдельными партнерами к модели виртуального совместного пользования записью, что облегчит возможность подключения всех заинтересованных сторон и поможет устранить проблемы с дубликатами, улучшить наглядность и прозрачность и повысить качество данных. Кроме того, при такой модели первоначальный владелец получает полный контроль над данными от начала и до конца цепочки перевозки и определяет, кто может пользоваться этими данными и на каких условиях предоставляется доступ к этим данным.

52. В число основных трудностей для принятия ЭПЗ входят законы и виды практики, согласно которым требуется представление бумажных документов в целом или некоторых видов документов, включая вспомогательные документы, для таможенной очистки, операций с документарными аккредитивами и других целей. Для решения этих вопросов конфигурация систем ЭПЗ часто позволяет использовать распечатки и переключаться с одного носителя информации на другой, фиксируя произведенную в результате замену и препятствуя дальнейшему обращению замененного документа или замененной записи.

53. Другая трудность состоит в том, что до настоящего времени лишь в немногих юрисдикционных системах признаются ЭПЗ. В тех случаях, когда сделка подчинена праву таких юрисдикционных систем, будет просто достаточно сделать ссылку на это право для признания правовых последствий электронной передачи оборотного документа от одного держателя другому. В тех случаях, когда сделки не подчинены праву юрисдикционной системы, которая признает ЭПЗ, возможно, потребуется обратиться к таким техническим договорным механизмам, как новация и переуступка прав. Необходимость в этих механизмах может также возникнуть в случае сложных и длинных цепочек торговых сделок с участием многих заинтересованных сторон, поскольку здесь возникают вопросы применимого права. Тут потребуется время для того, чтобы единообразные законы об ЭТЗ, основывающиеся на ТЗЭПЗ, получили широкое распространение и заменили необходимость в договорных решениях. Практике договорных решений присущи определенные ограничения: хотя договорная основа и может обеспечивать адекватную юридическую определенность в отношении передачи договорных прав (таких, как право требовать сдачи груза), эти решения являются менее приемлемыми для признания правовых последствий, особенно в трансграничном контексте, передач других прав (таких, как права, связанные с юридическим владением в случае коносамента), а для этого потребуются уполномочивающие законодательные положения.

54. Еще одна трудность связана с необходимостью обеспечивать, чтобы решения по ЭПЗ соблюдали требования императивных применимых регулятивных рамочных основ (например, правило «знай своего клиента», или «ЗСК»), особенно в тех случаях, когда имя клиента неизвестно (например, в ситуациях анонимности или псевдоанонимности, когда выдается оборотный транспортный документ на предъявителя).

55. В контексте этих трудных задач следует отметить, что в статье 8 Роттердамских правил требуется согласие грузоотправителя и перевозчика для выдачи и последующего использования транспортной электронной записи. Следует также напомнить, что в статьях 17 и 18 ТЗЭПЗ и статье 10 Роттердамских правил предусматривается возможность замены ЭПЗ бумажными документами и наоборот. Хотя в них разрешается возможность изменения носителя информации, обеспечивается, что информация, требуемая материально-правовыми нормами, не должна быть утрачена и что замененный передаваемый документ или передаваемая запись не будут оставаться в дальнейшем в обращении, с тем чтобы воспрепятствовать сосуществованию двух требований к исполнению одного и того же обязательства.

IV. Заключение

56. Подготовительная работа, проведенная секретариатом, показывает, что положения о документах смешанной перевозки — как оборотных, так и необоротных, — которые содержатся в национальном и (суб)национальном законодательстве о смешанных перевозках, в значительной степени основываются на соответствующих положениях Конвенции СП в том, что касается определения, выдачи, формы, вида, содержания и доказательственной силы документов смешанной перевозки и ответственности за представленные неверные данные или непредставление данных. В разных юрисдикционных системах используются

разные подходы к урегулированию вопросов, связанных с оборотными документами смешанной перевозки, в отличие от урегулирования тех вопросов, которые связаны с такими необоротными документами. Было найдено лишь несколько положений, регулирующих безбумажные аспекты документов смешанной перевозки.

57. Хотя в качестве отправной точки при подготовке нового международного правового документа могут быть использованы результаты проведенного обзора, а также соответствующие положения Роттердамских правил и ТЗЭПЗ, его основная цель может заключаться в обеспечении юридического признания нейтрального с точки зрения носителя информации оборотного транспортного документа при перевозке различными видами транспорта. Таким образом, возможно, желательно начать работу с уделения исключительного внимания оборотным транспортным документам, а затем рассмотреть вопрос о том, следует ли также охватить этой работой какие-либо другие транспортные документы, которые принимаются банками для целей документарных аккредитивов. Может быть также желательным использовать в новом правовом документе нейтральный подход с точки зрения различных видов транспорта, а не подход на основе смешанных перевозок или подход на основе железнодорожных перевозок «плюс», как это первоначально предполагалось, по тем причинам, которые были разъяснены в пункте 29 выше. Кроме того, в свете тех ограничений на принятие ЭПЗ, которые были подчеркнуты в ходе вебинара, следует, возможно, проявить осторожность и ни ограничивать сферу применения нового правового документа электронными оборотными транспортными документами, ни требовать использования — или ни отдавать предпочтения использованию — таких записей вместо бумажных оборотных транспортных документов. Предпочтительный подход может быть нейтральным по отношению к носителю информации посредством предоставления возможности использовать оба вида оборотных транспортных документов и признания их функциональной эквивалентности электронным транспортным передаваемым записям.

58. Для успеха такой работы необходимо обеспечить надлежащую координацию и взаимодействие в отношении режимов, применимых к любым существующим и будущим оборотным транспортным документам, включая морские коносаменты. Таким образом, следует и дальше проводить такую работу в тесной координации с другими организациями (например, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОТИФ и ОСЖД), которые занимаются выработкой или изучением решений, которые позволят использовать оборотный транспортный документ в контексте железнодорожных перевозок «плюс» или других смешанных перевозок.

59. Комиссия может обратиться к секретариату с просьбой продолжить консультации с экспертами по нерешенным вопросам, работая в тесном сотрудничестве со всеми соответствующими международными организациями, с тем чтобы работа ЮНСИТРАЛ не наносила ущерба любой проводимой работе этих международных организаций и не мешала ей. Комиссия, возможно, пожелает просить секретариат представить ей доклад на своей пятьдесят пятой сессии в 2022 году о ходе работы, в том числе по предварительному проекту нового правового документа о документах смешанной перевозки. Комиссия, возможно, далее пожелает предоставить этой теме высокий приоритет и передать ее первой освободившейся рабочей группе, например Рабочей группе VI, которая, по всей видимости, завершит работу над проектом конвенции о продаже судов на основании судебного решения во второй половине 2022 года.