



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
2 April 2025
Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Пятьдесят восьмая сессия
Вена, 7–18 июля 2025 года

Проект конвенции об оборотных грузовых документах

Записка Секретариата

1. На пятьдесят второй сессии Комиссии (Вена, 8–19 июля 2019 года) правительство Китая внесло предложение о возможной будущей работе ЮНСИТРАЛ по разработке оборотного транспортного документа для облегчения смешанных перевозок грузов, в частности железнодорожным транспортом на евроазиатском пространстве ([A/CN.9/998](#)). В предложении было отмечено, что железнодорожная накладная в отличие от морского коносамента не является товарораспорядительным документом и ее нельзя использовать для расчетов или получения финансирования по аккредитиву. Такая ограниченная функциональность железнодорожной накладной также ограничивает возможности предоставления финансовых услуг банковскими и другими учреждениями и ведет к увеличению финансовой нагрузки для импортеров и риска инкассации для экспортеров¹. Рассмотрев предложение, Комиссия решила включить эту тему в программу работы².
2. На пятьдесят пятой сессии Комиссия передала эту тему Рабочей группе VI³, которая занималась ею в течение шести сессий, с сорок первой (Вена, 28 ноября — 2 декабря 2022 года) по сорок шестую (Нью-Йорк, 17–21 марта 2025 года). Итоги работы первых четырех сессий Рабочей группы уже рассматривались Комиссией⁴, а итоги последних двух предполагается рассмотреть на пятьдесят восьмой сессии Комиссии на основе докладов о работе этих сессий ([A/CN.9/1199](#) и [A/CN.9/1205](#), соответственно).
3. На сорок шестой сессии Рабочая группа завершила постатейное рассмотрение основных положений проекта конвенции и рассмотрела проект заключительных положений. Как отмечено в докладе о работе сессии ([A/CN.9/1205](#),

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

² Там же, п. 219.

³ Там же, *семьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/77/17)*, пп. 22(h) и 202. На пятьдесят шестой сессии название Рабочей группы было изменено на «оборотные грузовые документы», чтобы было понятно, что ее работа касается как смешанных перевозок, так и перевозок одним видом транспорта: там же, *семьдесят восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/78/17)*, п. 174(f).

⁴ Там же, *семьдесят восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/78/17)*, пп. 167–171; там же, *семьдесят девятая сессия, Дополнение № 17 (A/79/17)*, пп. 257–262.



п. 107), Рабочая группа попросила секретариат подготовить пересмотренный вариант проекта конвенции с учетом итогов проведенных обсуждений и принятых решений и препроводить его Комиссии для рассмотрения и возможного утверждения на пятьдесят восьмой сессии. Пересмотренный вариант проекта конвенции представлен в приложении к настоящему документу. Подборка замечаний, полученных от правительств и соответствующих международных организаций, среди которых проект конвенции был распространен заблаговременно до начала сессии, будет представлена Комиссии в виде отдельного документа под символом [A/CN.9/1214](#).

4. Комиссия, возможно, пожелает принять во внимание, что проект конвенции содержит преамбулу, которая не была рассмотрена Рабочей группой и в которой отражены некоторые из целей и соображений, упоминавшихся в Рабочей группе в ходе работы над данной темой.

5. Комиссия, возможно, также пожелает принять во внимание, что Рабочая группа попросила секретариат подготовить пояснительную записку для рассмотрения на следующей сессии, которую предварительно намечено провести 15–19 декабря 2025 года ([A/CN.9/1205](#), п. 107).

Приложение

Проект конвенции об оборотных грузовых документах

Государства — участники настоящей Конвенции,

вновь выражая уверенность в том, что международная торговля на равноправной и взаимовыгодной основе является ключевым фактором развития дружественных отношений между государствами,

сознавая, что оборотные транспортные документы играют важную роль в облегчении финансирования торговли и купли-продажи грузов в процессе перевозки,

будучи убеждены в целесообразности установления единообразных правил для оборотных транспортных документов, охватывающих все виды перевозок, включая смешанные, в качестве основы для роста сектора перевозок от двери до двери,

признавая, что цифровая трансформация международной торговли зависит от наличия надежных систем и данных, которые в свою очередь могут способствовать повышению эффективности хозяйственной деятельности и обеспечить основу для сквозной цифровизации,

будучи убеждены, что определенность в отношении юридической силы оборотных грузовых документов, а также прав, обязанностей и ответственности их держателей будет способствовать более широкому приятию таких документов банками, финансовыми учреждениями и другими заинтересованными сторонами и тем самым стимулировать международную торговлю и содействовать экономическому росту,

будучи убеждены также, что наличие прочной нормативно-правовой базы может способствовать снижению издержек, связанных с осуществлением торговли по сухопутным маршрутам, и помочь странам, не имеющим выхода к морю, и странам с большой сухопутной территорией эффективнее встроиться в глобальные цепочки поставок,

договорились о нижеследующем.

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Сфера применения

1. Настоящая Конвенция регулирует выдачу, передачу и юридическую силу оборотного грузового документа, который содержит хорошо заметную пометку с отсылкой к настоящей Конвенции, в связи с международной перевозкой грузов одним или несколькими видами транспорта, если:

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

б) указанное в договоре перевозки место сдачи груза транспортным оператором находится в одном из государств-участников¹.

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

3. Если иное не предусмотрено в настоящей Конвенции, настоящая Конвенция не изменяет прав и обязанностей транспортного оператора,

¹ Комиссия, возможно, пожелает принять к сведению, что на сорок шестой сессии Рабочей группы были высказаны дополнительные соображения по поводу пункта 1 статьи 1 (A/CN.9/1205, п. 22).

грузоотправителя и грузополучателя и их ответственности в соответствии с применимыми международными конвенциями или национальным законодательством, регулирующими договор перевозки².

Статья 2. Определения³

Для целей настоящей Конвенции:

1. «Грузоотправитель» означает любое лицо, с которым транспортный оператор заключил договор перевозки.
2. «Грузополучатель» означает лицо, указанное в договоре перевозки как лицо, уполномоченное на получение груза.
- [3. «Электронная запись» означает информацию, созданную, переданную, полученную или хранящуюся с помощью электронных средств, включая, в надлежащих случаях, всю информацию, логически присоединенную или иным образом связанную вместе, с тем чтобы стать частью записи, будь то подготовленную одновременно или нет.]⁴
4. «Держатель» означает лицо, которое владеет оборотным грузовым документом и определяется в нем в качестве грузоотправителя, в качестве лица, приказу которого он выдан, либо в качестве лица, в пользу которого документ надлежащим образом индоссирован, или, если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом, является предъявителем такого документа.
5. «Оборотный грузовой документ» означает подписанные и выданные транспортным оператором бумажный документ или электронную запись, в которых с помощью таких формулировок, как «приказу» или «оборотный», или эквивалентного выражения указывается, что указанный в этом документе груз принят в ведение транспортным оператором и отправлен приказу держателя.
6. «Договор перевозки» означает договор, по которому транспортный оператор за вознаграждение обязуется осуществить международную перевозку груза.
7. «Транспортный документ» означает документ, который:
 - а) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор; и

² Секретариат обращает внимание, что в переработанном варианте пункта 2 статьи 7 больше нет упоминания о том, что права, приобретенные держателем, не могут быть осуществлены грузоотправителем или грузополучателем, если таковой не является держателем. С учетом этого изменения вероятность противоречий между положениями проекта конвенции и положениями других международных конвенций и национального законодательства заметно снизилась. В этой связи Комиссия, возможно, пожелает переформулировать пункт 3 таким образом, чтобы в нем говорилось не о преимущественной силе конвенции, а о том, что конвенция устанавливает правовую основу для «уступки» прав по договору перевозки в пользу держателя по договоренности между транспортным оператором и грузоотправителем.

³ На сорок шестой сессии Рабочей группы было предложено добавить в проект конвенции определение понятия «исключительный контроль». В качестве исходного варианта было предложено следующее определение: «Держатель осуществляет исключительный контроль над оборотным грузовым документом, когда можно проверить, что он является единственным лицом, которое может вносить в него изменения и производить его передачу или сдачу другому лицу». Было высказано опасение, что разработать приемлемое определение может оказаться сложно, как показал опыт работы над Типовым законом ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях, тем не менее некоторые делегации высказались за то, чтобы передать этот вопрос на рассмотрение Комиссии (A/CN.9/1205, пп. 92–93).

⁴ На сорок шестой сессии Рабочая группа решила включить определение «электронной записи» в статью 12, чтобы все положения, касающиеся электронных оборотных грузовых документов, были сгруппированы в главе 4 (A/CN.9/1205, пп. 34 и 87). Если Комиссия пожелает перенести определение в статью 12, его можно оформить в виде нового (третьего) пункта, дополнив вводной формулировкой «для целей настоящей главы».

б) свидетельствует о принятии груза для перевозки в соответствии с договором перевозки.

8. «Транспортный оператор» означает любое лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем и принимает на себя ответственность за исполнение договора, независимо от того, осуществляет ли оно непосредственно саму перевозку или нет.

ГЛАВА 2. ВЫДАЧА, СОДЕРЖАНИЕ И ЮРИДИЧЕСКАЯ СИЛА ОБОРОТНЫХ ГРУЗОВЫХ ДОКУМЕНТОВ

Статья 3. Выдача оборотного грузового документа

1. По договоренности между транспортным оператором и грузоотправителем транспортный оператор выдает оборотный грузовой документ, содержащий хорошо заметную пометку с отсылкой к настоящей Конвенции.

2. Транспортный оператор и грузоотправитель договариваются о методе выдачи оборотного грузового документа, каковым может быть:

а) внесение пометки за подписью транспортного оператора в транспортный документ [, содержащий сведения, перечисленные в пункте 1 статьи 4]⁵; или

б) выдача отдельного оборотного грузового документа, если транспортный документ не был выдан или был выдан и аннулирован.

3. Если стороны договорились о применении метода, предусмотренного в подпункте (а) пункта 2:

а) пометка должна содержать на видном месте указание на то, что транспортный документ служит оборотным грузовым документом с указанной даты; и

б) транспортный документ вместе с пометкой считаются единым документом.

4. С учетом положений пункта 1 оборотный грузовой документ выдается в момент принятия груза в ведение транспортным оператором. По договоренности между транспортным оператором и грузоотправителем транспортный оператор может выдать оборотный грузовой документ также в более поздний срок:

а) путем внесения пометки в имеющийся транспортный документ, как предусмотрено в подпункте (а) пункта 2; или

б) путем аннулирования имеющегося транспортного документа и выдачи отдельного документа, как предусмотрено в подпункте (б) пункта 2.

5. Транспортный оператор, выдавший оборотный грузовой документ, не требует выдачи оборотного транспортного документа в отношении груза, к которому относится оборотный грузовой документ.

6. Оборотный грузовой документ может быть оформлен как ордерный документ или ордерный документ на поименованное лицо. Если в оборотном грузовом документе не указано лицо, приказу которого он выдан, то он считается выданным приказу грузоотправителя.

Статья 4. Содержание оборотного грузового документа

1. В оборотном грузовом документе указываются:

а) наименование и адрес транспортного оператора;

⁵ Комиссия, возможно, пожелает исключить эту фразу, если предполагается, что транспортному оператору будет разрешено добавлять любые недостающие сведения (из перечня в пункте 1 статьи 4) путем внесения пометки в транспортный документ.

- b) наименование и адрес грузоотправителя;
- c) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание, если это применимо, на опасный характер груза, число мест или предметов и вес груза брутто или его количество, выраженное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;
- d) внешний вид и состояние груза в момент его принятия в ведение транспортным оператором;
- e) место и дата принятия груза в ведение транспортным оператором;
- f) место и дата выдачи оборотного грузового документа и транспортного документа, если они выдаются по отдельности;
- g) хорошо заметная отсылка к соответствующему транспортному документу, если он выдается отдельно;
- h) место сдачи груза;
- i) количество оригиналов оборотного грузового документа; и
- j) сведения о том, был ли фрахт предварительно оплачен или подлежит оплате грузополучателем.

2. В оборотном грузовом документе могут быть также указаны:

- a) дата или срок сдачи груза в месте сдачи, если они прямо согласованы грузоотправителем и транспортным оператором;
- b) предполагаемый маршрут следования, вид транспорта, места перегрузки и информация, позволяющая отслеживать груз, если они известны на момент выдачи оборотного грузового документа;
- c) право, применимое к договору перевозки, в частности любая международная конвенция, под действие которой попадает договор перевозки; и
- d) любые другие условия, которые грузоотправитель и транспортный оператор могут договориться включить в оборотный грузовой документ.

Статья 5. Недостатки в оборотном грузовом документе

1. Отсутствие каких-либо данных, упомянутых в пункте 1 статьи 4, само по себе не влияет на юридическую силу или действительность документа как оборотного грузового документа при условии, однако, что он соответствует определению оборотного грузового документа, содержащемуся в пункте 5 статьи 2⁶.
2. Ничто в пункте 1 не влияет на ответственность транспортного оператора в соответствии с другим законодательством за любой недостаток в оборотном грузовом документе.
3. Если в оборотном грузовом документе указана дата, но не указано ее значение, то такая дата считается датой выдачи оборотного грузового документа.

⁶ Комиссия, возможно, пожелает увязать действительность оборотного грузового документа с выполнением требования об указании в нем количества оригиналов, предусмотренного подпунктом (i) пункта 1 статьи 4. Как отмечено в сноске 8 ниже, Комиссия, возможно, пожелает обратить внимание, что в подпункте (a) пункта 2 статьи 17 предусмотрено новое правило, отличающееся от положений пункта 2 статьи 10, согласно которому сдача одного из оригиналов (с целью потребовать сдачи груза) влечет за собой утрату юридической силы и действительности остальных оригиналов лишь в том случае, если в оборотном грузовом документе указано, что он выдан в нескольких экземплярах. Согласовать положения статей 17 и 10 между собой может оказаться проблематичным в ситуациях, когда в оборотном грузовом документе не указано, что он выдан в нескольких экземплярах, поскольку для обеспечения действительности смены носителя будет достаточно сдать один оригинал, тогда как остальные экземпляры оборотного грузового документа на прежнем носителе могут также сохранить действительность.

Если не указано иное, то оборотный грузовой документ, выданный в качестве отдельного документа, считается выданным одновременно с транспортным документом.

4. Если в пометке, упомянутой в пункте 3 статьи 3, не указана дата, с которой транспортный документ служит оборотным грузовым документом, то считается, что транспортный документ выполняет эту функцию с момента его выдачи.

5. Если в оборотном грузовом документе не указана дата принятия груза в ведение транспортным оператором, то считается, что груз принят в ведение транспортным оператором в момент выдачи оборотного грузового документа.

6. Если в оборотном грузовом документе не указаны внешний вид и состояние груза в момент его принятия в ведение транспортным оператором, то считается, что в оборотном грузовом документе указано, что груз имел надлежащий внешний вид и состояние в момент его принятия в ведение транспортным оператором.

Статья 6. Доказательственная сила оборотного грузового документа

1. Транспортный оператор может сделать оговорку в отношении любой информации в оборотном грузовом документе, предоставленной грузоотправителем и упомянутой в подпункте (с) пункта 1 статьи 4, указав, что он не несет ответственности за достоверность такой информации, если:

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

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

2. Кроме как в той мере, в какой в отношении информации, предоставленной грузоотправителем, была сделана оговорка в порядке, предусмотренном в пункте 1, оборотный грузовой документ является доказательством *prima facie* принятия транспортным оператором в свое ведение груза, указанного в оборотном грузовом документе.

3. Если оборотный грузовой документ был передан третьей стороне, действующей добросовестно, полагаясь на любую содержащуюся в нем информацию, доказательство противного, предоставленное транспортным оператором относительно любой информации, содержащейся в оборотном грузовом документе, не допускается в отношении такой третьей стороны, кроме как в случаях, когда применительно к информации, предоставленной грузоотправителем, была сделана оговорка в порядке, предусмотренном в пункте 1.

ГЛАВА 3. ПРАВА, ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДЕРЖАТЕЛЯ

Статья 7. Права держателя по оборотному грузовому документу

1. Лицо, которое становится держателем оборотного грузового документа в соответствии со статьей 11, приобретает, в силу обретения статуса держателя, права по договору перевозки в той мере, в какой они закреплены в оборотном грузовом документе; такие права могут включать:

а) право требовать сдачи груза в пункте назначения;

б) право распоряжения; и

с) право заявлять требование в отношении транспортного оператора.

2. Транспортный оператор не может использовать против лица, ставшего держателем в соответствии со статьей 11, никакое из условий договора перевозки, противоречащее явно выраженным условиям оборотного грузового документа.
3. После выдачи оборотного грузового документа любые закрепленные в нем права могут быть осуществлены только держателем.
4. Выдача и первоначальная передача оборотного грузового документа во владение держателя, а также любая последующая передача имеют такие же последствия для целей приобретения прав на груз, как и физическая передача груза.
5. Для осуществления прав, приобретенных в соответствии с пунктом 1, держатель предъявляет оборотный грузовой документ транспортному оператору. Если в оборотном грузовом документе указано, что выдано более одного оригинала, то держатель, осуществляя право, упомянутое в подпункте (b) пункта 1, предъявляет все оригиналы.

Статья 8. Недостająca информация, инструкции или документы

Если для выполнения своих обязательств транспортному оператору необходимы информация, инструкции или документы, касающиеся груза, то транспортный оператор запрашивает такую информацию либо такие инструкции или документы у держателя оборотного грузового документа. Если транспортный оператор, предприняв разумные усилия, не может получить такую информацию либо такие инструкции или документы в течение разумного периода времени, то транспортный оператор действует в соответствии с договором перевозки.

Статья 9. Ответственность держателя

1. Держатель оборотного грузового документа, не являющийся грузоотправителем и не осуществляющий прав, приобретенных в соответствии с пунктом 1 статьи 7, не несет ответственности по договору перевозки лишь в силу того, что он является держателем оборотного грузового документа.
2. Держатель, не являющийся грузоотправителем и осуществляющий права в соответствии со статьей 7, несет ответственность за осуществление прав по договору перевозки в той мере, в какой такая ответственность может быть установлена на основании оборотного грузового документа.

Статья 10. Сдача груза

1. Сдачи груза можно требовать от транспортного оператора только против сдачи оборотного грузового документа.
2. В случае выдачи более чем одного оригинала оборотного транспортного документа сдачи груза можно требовать против сдачи одного оригинала. Если в оборотном грузовом документе указано, что выдано более одного оригинала, то после сдачи одного оригинала остальные оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными.

Статья 11. Передача прав, закрепленных в оборотном грузовом документе

Держатель передает права, закрепленные в оборотном грузовом документе, путем передачи оборотного грузового документа во владение другому лицу:

- a) на основе надлежащего индоссамента в пользу такого лица или по бланковому индоссаменту; либо
- b) без индоссамента, если оборотный грузовой документ содержит бланковый индоссамент.

ГЛАВА 4. ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ОБОРОТНЫХ ГРУЗОВЫХ ДОКУМЕНТОВ

Статья 12. Требования к электронному оборотному грузовому документу

1. Обратный грузовой документ может быть оформлен в виде электронной записи при условии использования надежного метода⁷:

- а) для идентификации этой электронной записи как оборотного грузового документа;
- б) для обеспечения возможности контроля над этой электронной записью с момента ее выдачи до момента полной утраты ею юридической силы или действительности; и
- с) для сохранения целостности этой электронной записи.

2. Критерием оценки целостности является сохранение информации, содержащейся в оборотном грузовом документе, включая любое санкционированное изменение, происходящее с момента его выдачи до момента полной утраты им юридической силы или действительности, в полном и неизменном виде, за исключением любого изменения, происходящего в обычном процессе передачи, хранения и предъявления.

Статья 13. Требования к содержанию

Для целей настоящей Конвенции требование о включении информации в оборотный грузовой документ считается выполненным в отношении электронной записи, если содержащаяся в ней информация является доступной для последующего использования.

Статья 14. Требования в отношении подписи

Для целей настоящей Конвенции требование о подписании оборотного грузового документа считается выполненным в отношении электронной записи, если используется надежный метод для идентификации подписавшего лица и указания намерения этого лица в отношении информации, содержащейся в электронной записи.

Статья 15. Требования в отношении владения

1. Для целей настоящей Конвенции требование о владении оборотным грузовым документом считается выполненным в отношении электронной записи, если используется надежный метод:

- а) для установления исключительного контроля над этой электронной записью со стороны какого-либо лица; и
- б) для идентификации этого лица как лица, осуществляющего контроль.

2. Для целей статьи 11 требование о передаче владения оборотным грузовым документом считается выполненным в отношении электронной записи путем передачи контроля над электронной записью.

Статья 16. Требования в отношении индоссирования

Для целей настоящей Конвенции требование об индоссировании оборотного грузового документа считается выполненным, если необходимая для индоссамента информация включена в электронную запись и отвечает требованиям, изложенным в статьях 13 и 14.

⁷ Слова «для целей настоящей Конвенции» были исключены с учетом переработанного определения «оборотного грузового документа» в пункте 5 статьи 2.

Статья 17. Изменение носителя⁸

1. По договоренности между транспортным оператором и грузоотправителем транспортный оператор изменяет носитель оборотного грузового документа при условии, что для изменения носителя используется надежный метод.
2. Для обеспечения действительности изменения носителя:
 - а) держатель сдает транспортному оператору все оригиналы оборотного грузового документа на прежнем носителе; и
 - б) в оборотном грузовом документе на новом носителе указывается, что он заменяет оборотный грузовой документ на прежнем носителе.
3. После изменения носителя все оригиналы оборотного грузового документа на прежнем носителе приводятся в негодность и полностью утрачивают юридическую силу или действительность.
4. Изменение носителя в соответствии с настоящей статьей не затрагивает прав и обязанностей сторон.

Статья 18. Общий стандарт надежности

Метод, упоминаемый в настоящей главе:

- а) является настолько надежным, насколько это соответствует цели выполнения функций, для которых этот метод используется, с учетом всех соответствующих обстоятельств, которые могут включать:
 - i) любые операционные правила, касающиеся оценки надежности;
 - ii) гарантию целостности данных;
 - iii) способность предотвращать несанкционированный доступ к системе, используемой для применения этого метода, и ее несанкционированное использование;
 - iv) безопасность аппаратного и программного обеспечения;
 - v) регулярность и объем аудита, проводимого независимым органом;
 - vi) наличие заявления, сделанного надзорным органом, аккредитующим органом или на основе добровольной схемы в отношении надежности этого метода;
 - vii) любой применимый отраслевой стандарт; или
- б) фактически применяется для выполнения соответствующих функций сам по себе или в совокупности с другими доказательствами.

ГЛАВА 5. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 19. Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции назначается Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

⁸ Статья 17 была сокращена, поскольку при смене носителя с бумажного на электронный и с электронного на бумажный применяются одинаковые правила. Комиссия, возможно, пожелает обратить внимание, что в подпункте (а) пункта 2 предусмотрено новое правило, отличающееся от положений пункта 2 статьи 10, согласно которому сдача одного из оригиналов (с целью потребовать сдачи груза) влечет за собой утрату юридической силы и действительности остальных оригиналов лишь в том случае, если в оборотном грузовом документе указано, что он выдан в нескольких экземплярах. См. сноску 6 выше.

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

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

*Статья 21. Участие региональных организаций
экономической интеграции*

1. Региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении некоторых вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, может также подписать, ратифицировать, принять или утвердить настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. В этом случае региональная организация экономической интеграции имеет права и несет обязанности государства-участника в той мере, в какой эта организация обладает компетенцией в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией. Для целей статей 24 и 25 документ, сданный на хранение региональной организацией экономической интеграции, не учитывается в дополнение к документам, сданным на хранение ее государствами-членами.
2. Региональная организация экономической интеграции делает заявление с указанием вопросов, которые регулируются настоящей Конвенцией и в отношении которых этой организации передана компетенция ее государствами-членами. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно уведомляет депозитария о любых изменениях в распределении компетенции, указанном в заявлении, сделанном в соответствии с настоящим пунктом, в том числе о новых передачах компетенции.
3. Любое упоминание о «государстве», «государствах», «государстве-участнике» или «государствах-участниках» в настоящей Конвенции относится в равной степени к региональной организации экономической интеграции, когда этого требует контекст.

Статья 22. Множественность правовых систем

1. Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может заявить о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них.
2. Заявления, сделанные согласно настоящей статье, содержат прямое указание территориальных единиц, на которые распространяется действие настоящей Конвенции.
3. Если государство делает заявление в соответствии с пунктом 1 о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц, но не на все территориальные единицы, то для целей настоящей Конвенции считается, что место, расположенное в территориальной единице, на которую действие настоящей Конвенции не распространяется, не находится в государстве-участнике.
4. Если государство не делает никакого заявления в соответствии с пунктом 1, то действие настоящей Конвенции распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 23. Процедура и последствия заявлений

1. Заявления в соответствии с пунктом 2 статьи 21 и пунктом 1 статьи 22 делаются в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения. Заявления, сделанные в момент подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.
2. Заявления и их подтверждения делаются в письменной форме и официально доводятся до сведения депозитария.
3. Заявление вступает в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства.
4. Любое государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 2 статьи 21 и пунктом 1 статьи 22, может в любое время изменить это заявление или отказаться от него путем официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такое изменение или такой отказ вступает в силу по истечении 180 дней с даты получения этого уведомления депозитарием. Если депозитарий получает уведомление об изменении или отказе до вступления настоящей Конвенции в силу в отношении соответствующего государства, то такое изменение или такой отказ вступают в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства.

Статья 24. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу через 180 дней после даты сдачи на хранение третьей ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.
2. Если государство ратифицирует, принимает или утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней после сдачи на хранение третьей ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, то настоящая Конвенция вступает в силу в отношении этого государства через 180 дней после даты сдачи на хранение его ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

Статья 25. Внесение поправок

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

тех государств-участников, которые выразили согласие на ее обязательный характер.

5. Когда государство-участник ратифицирует, принимает или утверждает поправку после сдачи на хранение [третьей] ратификационной грамоты или документа о принятии или утверждении, то поправка вступает в силу в отношении этого государства-участника через 180 дней после даты сдачи на хранение его ратификационной грамоты или документа о принятии или утверждении.

Статья 26. Денонсация

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

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

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