



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
14 February 2002

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Рабочая группа по электронной торговле
Тридцать девятая сессия
Нью-Йорк, 11–15 марта 2002 года

Юридические аспекты электронной торговли

Юридические препятствия развитию электронной торговли в международных документах, касающихся международной торговли

Записка Секретариата*

1. На своей тридцать второй сессии в 1999 году Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли рассмотрела рекомендацию, принятую 15 марта 1999 года Центром по упрощению процедур и практики в управлении, торговле и на транспорте (СЕФАКТ) (в настоящее время – Центр по упрощению торговли и электронным коммерческим операциям) Европейской экономической комиссии (ЕЭК)¹. В этом документе Центр рекомендовал, чтобы ЮНСИТРАЛ рассмотрела вопрос о принятии необходимых мер для обеспечения того, чтобы термины "письменная форма", "подпись" и "документ" в конвенциях и соглашениях, касающихся международной торговли, толковались как термины, допускающие применение эквивалентов в электронной форме. Было поддержано предложение о подготовке всеобъемлющего протокола, направленного на изменение правовых режимов многосторонних договоров в целях содействия расширению использования электронной торговли.

2. В качестве возможных направлений будущей работы были также предложены следующие: правовое регулирование вопросов, касающихся электронных сделок и контрактов; электронная передача прав в материальных товарах; электронная передача нематериальных прав; права в отношении электронных данных и программного обеспечения (возможно, в сотрудничестве

* Представление настоящей записки Секретариатом ЮНСИТРАЛ было задержано по причине нехватки персонала.



со Всемирной организацией интеллектуальной собственности); стандартные условия заключения контрактов в электронной форме (возможно, в сотрудничестве с Международной торговой палатой и Форумом по вопросам права и политики в отношении сети Интернет); применимое право и юрисдикция (возможно, в сотрудничестве с Гаагской конференцией по международному частному праву); и системы урегулирования споров в интерактивном режиме².

3 Комиссия приняла к сведению вышеупомянутые предложения. Было принято решение, в соответствии с которым после выполнения своей текущей задачи, а именно подготовки проекта единообразных правил об электронных подписях, Рабочая группа должна будет изучить некоторые или все из вышеупомянутых вопросов, а также любые дополнительные вопросы в контексте ее общей консультативной функции в области электронной торговли с целью выработки более конкретных предложений относительно будущей работы Комиссии³.

4. Рабочая группа рассмотрела предложения о ликвидации препятствий развитию электронной торговли в действующих международных конвенциях на своей тридцать восьмой сессии в 2001 году на основе записки Секретариата (A/CN.9/WG.IV/WP.89). В этой записке содержался анализ вопросов международного публичного права, которые возникают в связи с мерами, необходимыми для обеспечения того, чтобы термины "письменная форма", "подпись" и "документ" в конвенциях и соглашениях, касающихся международной торговли, толковались как термины, допускающие применение эквивалентов в электронной форме; этот анализ был подготовлен по просьбе Секретариата профессором Парижского университета, Париж I-Пантеон-Сорбонна г-жой Женевиевой Бюрдю, являющейся ассоциированным сотрудником Института международного права и Генеральным секретарем Гаагской академии международного права.

5. Рабочая группа решила рекомендовать Комиссии провести работу для подготовки надлежащего международного документа или документов в целях устранения тех правовых препятствий для использования электронной торговли, которые могут быть результатом действия документов в области права международной торговли. Рабочая группа также решила рекомендовать Комиссии просить Секретариат осуществить всесторонний обзор возможных правовых препятствий на пути развития электронной торговли, создаваемых международными документами, включая, в частности, те документы, которые уже отмечаются в обзоре СЕФАКТ. Такое исследование должно преследовать цель выявления характера и контекста таких возможных препятствий, с тем чтобы Рабочая группа смогла сформулировать конкретные рекомендации в отношении надлежащего направления действий. Это исследование должно быть проведено Секретариатом при помощи внешних экспертов и в консультациях с соответствующими международными правительственными и неправительственными организациями. Комиссия поддержала эту рекомендацию на своей тридцать четвертой сессии в 2001 году⁴.

6. Цель настоящей записки состоит в том, чтобы проинформировать Рабочую группу о прогрессе в работе Секретариата по выполнению задач, поставленных перед ним Комиссией по рекомендации Рабочей группы. Секретариат, исходя из предположения о том, что Комиссия поддержит рекомендацию, вынесенную

Рабочей группой на ее тридцать восьмой сессии, незамедлительно по завершении этой сессии приступил к расследованию возможных юридических препятствий развитию электронной торговли, существующих в международных документах. Для этой цели Секретариат в качестве отправной точки использовал документы, уже упоминавшиеся в исследовании СЕФАКТ. Затем этот перечень был расширен за счет включения других соответствующих документов, относящихся к области торгового права. На нынешнем этапе обследование ограничивалось теми документами, депозитарием которых является Генеральный секретарь. На втором этапе в обследование могут быть включены международные документы, хранящиеся у других депозитариев. В приложении к настоящей записке содержатся результаты первоначального анализа документов, охваченных в настоящее время обследованием (всего 33 международных конвенции), и предварительные выводы в отношении тех положений каждого документа, которые могут создавать препятствия для международной торговли.

7. Обследование ограничивалось многосторонними договорами, зарегистрированными Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций и перечисленными в главах X (Международная торговля и развитие), XI (Транспорт и связь), XXI (Морское право) и XXII (Коммерческий арбитраж) документа "Статус многосторонних договоров, сданных на хранение Генеральному секретарю"⁵. Конвенции, зарегистрированные национальными правительственными или другими организациями, такими как Международная организация гражданской авиации, Международный институт по унификации частного права (МИУЧП) или Гагская конференция по международному частному праву, на данном этапе обследованием не охватывались. В рамки обследований не были также включены двусторонние договоры, типовые законы или неправительственные тексты.

8. Рабочая группа, возможно, пожелает провести обзор работы, проведенной к настоящему моменту Секретариатом, и рассмотреть, в частности, вопрос о том, соответствует ли методология, использованная Секретариатом при проведении этого обследования, потребностям этого проекта, как он предусматривался Рабочей группой.

Примечания

¹ Текст этой адресованной ЮНСИТРАЛ рекомендации содержится в документе TRADE/CEFACT/1999/CRP.7. О ее принятии СЕФАКТ указывается в докладе СЕФАКТ о работе его пятой сессии (TRADE/CEFACT/1999/19, пункт 60).

² *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/52/17), пункт 251, и там же, пятьдесят третья сессия, Дополнение № 17 (A/53/17), пункт 211.*

³ Там же, *пятьдесят четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/54/17), пункты 315–318.*

⁴ По причине близости сроков проведения тридцать четвертой сессии Комиссии и тридцать девятой сессии Рабочей группы доклад Комиссии о работе этой сессии еще не был готов к моменту составления настоящей записки.

⁵ С этим документом можно ознакомиться по адресу: <http://untreaty.un.org>

Приложение

Предварительный обзор возможных препятствий развитию электронной торговли, содержащихся в касающихся международной торговли документах, депозитарием которых является Генеральный секретарь*

Содержание**

	Пункты	Стр.
I. Международная торговля и развитие	1–46	6
3. Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств	1–4	6
7. Конвенция об исковой давности в международной купле–продаже товаров и Протокол к ней	5–20	6
10. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной купли–продажи товаров	21–27	8
12. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях	28–34	9
13. Конференция Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле	35–40	11
15. Конвенция Организации Объединенных Наций о независимых гарантиях и резервных аккредитивах	41–46	12
II. Транспорт и связь	47–147	12
A. Таможенные вопросы	47–82	12
5. Международная конвенция об облегчении ввоза коммерческих образцов и рекламного материала	52–55	14
9. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1956 год)	56	14
15. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972 год)	57–61	15
13. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1959 год)	62–63	15
16. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 год)	64–72	16
14. Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках	73	17
17. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах	74–78	17
18. Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок ..	79–82	18

* Все ссылки на статус конвенций и соглашений даны по состоянию на 5 февраля 2002 года.

** Номер, предшествующий названию каждого документа, соответствует номеру, под которым этот документ указывается в соответствующей главе издания "Статус многосторонних договоров, сданных на хранение Генеральному секретарю".

В.	Дорожное движение	83–118	19
1.	Конвенция о дорожном движении (1949 год)	83	19
19.	Конвенция о дорожном движении (1968 год)	84	19
8.	Общее соглашение об экономической регламентации международного дорожного транспорта и протоколы к нему	85	19
11.	Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов и Протокол к ней	86–104	20
12.	Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки грузов	105	24
13.	Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров	106	24
14.	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов и протоколы к нему	107	25
22.	Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок	108–110	25
21.	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки	111–112	25
23.	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении	113	26
26.	Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа и Протокол к ней	114–118	26
С.	Железнодорожный транспорт	119	27
2.	Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы	119	27
Д.	Водный транспорт	120–140	27
1.	Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания и Протокол к ней	120	27
3.	Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов	121–134	27
4.	Международная конвенция о морских залогах и ипотеках	135–140	30
Е.	Смешанные перевозки	141–147	31
1.	Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов	141–146	31
2.	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах и Протокол к нему	147	32
III.	Коммерческий арбитраж	148–156	32
1.	Конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений	148–154	32
2.	Европейская конвенция о внешнеторговом арбитраже	155–156	34

I. Международная торговля и развитие

3. Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств (Нью-Йорк, 8 июля 1965 года)

Статус: Вступила в силу 9 июня 1967 года (подписали 27 государств; 37 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 597, No. 8641, p. 3.

Замечания

1. Цель этой Конвенции состоит в том, чтобы предложить договаривающимся государствам в полной мере признать потребности внутриконтинентальных государств в вопросах транзитной торговли вместо установления особых пошлин и сборов, а также предоставить государствам, не имеющим морского побережья, возможность пользоваться такими же правами и режимом, что и прибрежные государства.

2. В соответствии со статьей 5 договаривающиеся государства обязуются использовать упрощенную документацию и быстрые методы выполнения таможенных, транспортных и других административных формальностей в отношении транзитного движения в течение всего транзитного следования по их территории. В той мере, в которой в Конвенции не оговаривается форма такой документации, препятствий развитию электронной торговли, как представляется, не создается. Могут ли – и в какой степени могут – такая "упрощенная документация и быстрые методы выполнения таможенных формальностей" предполагать обмен электронными сообщениями представляет собой вопрос, оставленный на урегулирование на основании внутренних законодательных актов, принятых во исполнение Конвенции.

Выводы

3. Положения этой Конвенции по своей природе являются принципами торговых отношений. Они предназначены для внимания государств и сами по себе не устанавливают правил, прямо применимых к частно-правовым сделкам. Кроме того, та степень, в которой электронные сообщения могут заменить бумажные документы для целей этой Конвенции, в

значительной мере зависит от способности и готовности публичных властей договаривающихся государств Конвенции обрабатывать такую документацию в электронной форме.

4. Учитывая тесную взаимосвязь между этой Конвенцией и другими международными документами по вопросам упрощения таможенных и торговых процедур, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть любые касающиеся электронной торговли вопросы, которые могут возникнуть в связи с этой Конвенцией, вместе с такими другими документами (см., в частности, 52–82 ниже).

7. Конвенция об исковой давности в международной купле-продаже товаров (Нью-Йорк, 14 июня 1974 года) и Протокол к ней (Вена, 11 апреля 1980 года)

Статус: Вступила в силу 1 августа 1988 года (Конвенция: подписали 12 государств; 24 участника; Протокол: 17 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 1511, No. 26119, p. 1.

Замечания

5. Цель этой Конвенции заключается в принятии унифицированных правил, регулирующих исковую давность в международной купле-продаже товаров.

6. Конвенция содержит многочисленные ссылки на письменную форму, а также бумажные документы или другие виды сообщений, причем некоторые такие ссылки могут обуславливать неопределенность в том, что касается электронной торговли. Эти положения могут быть в целом сгруппированы в четыре категории, как это указывается ниже.

a) Положения, предусматривающие уведомления или заявления, которыми могут обмениваться стороны

7. Согласно различным положениям Конвенции устанавливаются определенные юридические последствия в связи с уведомлениями, которыми могут обмениваться стороны, или заявлениями, которые могут быть ими сделаны.

8. Например, в статье 12 устанавливается, что "если при наличии обстоятельств, предусмотренных применимым к договору правом, одна из сторон имеет право заявлять о прекращении договора до наступления срока его исполнения и осуществляет это право, течение исковой давности в отношении требования, основанного на любом таком обстоятельстве, начинается со дня заявления другой стороне". Другим примером является пункт 2 статьи 14, в котором предусматривается, что для цели установления момента, когда течение срока исковой давности прерывается при возбуждении арбитражного разбирательства, такое разбирательство считается начатым в день, когда заявление о передаче спора в арбитраж доставлено по месту постоянного жительства или по месту нахождения коммерческого предприятия другой стороны, либо, за неимением таковых, по последнему известному месту ее постоянного жительства или нахождения ее коммерческого предприятия.

9. В Конвенции ничего не говорится о том, могут ли быть сделаны такие заявления или уведомления с помощью электронных сообщений. В ней также не оговаривается момент, когда такие заявления или уведомления считаются сделанными, и не предлагается критериев, которые позволили бы вынести такое определение в связи с электронными сообщениями.

b) Положения, прямо предусматривающие письменные уведомления или сообщения, включая определение "письменной формы"

10. Различные положения Конвенции содержат упоминание о необходимости сообщений "в письменной форме".

11. Например, в пункте 1 статьи 18 предусматривается, что если производство по рассмотрению спора возбуждено в отношении одного должника, течение срока исковой давности, предусмотренного в Конвенции, прерывается в отношении любой другой стороны, несущей солидарную ответственность с должником, при условии, что кредитор в пределах указанного срока в письменной форме уведомляет эту сторону о возбуждении производства. В пункте 2 этой же статьи далее предусматривается, что, если производство по рассмотрению спора возбуждено против покупателя субпокупателем, течение срока исковой давности, пре-

дусмотренного в Конвенции, прерывается в отношении требования покупателя к продавцу, если покупатель в пределах указанного срока в письменной форме уведомляет продавца о возбуждении производства.

12. Кроме того, согласно статье 20, если должник до истечения срока исковой давности в письменной форме признает свое обязательство перед кредитором, то со дня такого признания начинает течь новый четырехлетний срок давности. Еще одно требование в отношении письменной формы содержится в статье 22, которая предусматривает, что срок исковой давности никоим образом не может быть изменен по заявлению или соглашению сторон, за тем исключением, что должник может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления кредитору.

13. Содержащееся в пункте 3(g) статьи 1 определение "письменной формы", включающее "сообщения по телеграфу и телетайпу", *prima facie* не охватывает электронные сообщения.

c) Положения, содержащие ссылки на время и место заключения договора

14. Положения, касающиеся сферы применения Конвенции, строятся по сути на двух элементах: "международном характере" договора и местонахождении сторон на территории различных договаривающихся государств Конвенции в момент заключения договора (см. пункт (a) статьи 2, и пункт 1(a) статьи 3).

15. Эти положения могут вызвать трудности в контексте электронной торговли, поскольку в большинстве систем договорного права для целей определения момента заключения договора используются концепции отправки и получения оферты и акцепта. Определение места, из которого сообщение было отправлено или в котором оно было получено, может вызвать трудности. Протоколы передачи сообщений данных между различными информационными системами обычно регистрируют момент поступления сообщения в одну информационную систему из другой или момент, когда оно было фактически получено или прочитано адресатом. В то же время в протоколах передачи обычно не указывается географическое местонахождение коммуникационных систем.

d) Положения, содержащие ссылки на существующее обязательство или соглашение между сторонами

16. Некоторые положения Конвенции содержат ссылки на основное обязательство или соглашение между сторонами, за которыми Конвенция признает определенные последствия в связи со сроком исковой давности.

17. В статье 11 предусматривается, что, если продавец предоставил в отношении товара прямо выраженную гарантию, срок действия которой ограничен определенным периодом времени или иным способом, течение срока исковой давности по любому требованию, вытекающему из такой гарантии, начинается со дня уведомления покупателем продавца о факте, послужившем основанием для такого требования, однако не позднее окончания срока действия гарантии.

18. Как и в случае положений, предусматривающих уведомления или заявления (см. пункты 7–9 выше), Конвенция обходит молчанием вопрос о том, может ли подобное обязательство быть принято с помощью электронных сообщений. Не оговаривается также и момент, когда такое обязательство считается принятым, и не предлагаются какие-либо критерии, позволяющие вынести такое определение в случае использования электронных средств связи.

19. Кроме того, в статье 14 предусматривается, что, если по соглашению сторон спор между ними подлежит разрешению в арбитраже, течение срока исковой давности прерывается, когда любая из сторон возбуждает арбитражное разбирательство в соответствии с порядком, который предусмотрен арбитражным соглашением или правом, применимым к такому разбирательству. Это положение исходит из посылки действительности арбитражного соглашения, однако не устанавливает каких-либо требований в отношении формы такого соглашения, и этот вопрос, по умолчанию, оставляется на урегулирование на основании права, применимого к арбитражному соглашению.

Заключения

20. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности урегулирования тех касающихся электронного составления договоров проблем, которые возникают в связи с этой Кон-

венцией, в контексте ее работы по подготовке международного документа, касающегося некоторых вопросов электронного составления договоров (см. A/CN.9/WG.IV/WP.95).

10. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной купли–продажи товаров (Вена, 11 апреля 1980 года)

Статус: Вступила в силу 1 января 1988 года (подписали 18 государств; 61 участник).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 1489, No. 25567, p. 3.

Замечания

21. Цель этой Конвенции состоит в принятии свода единообразных норм, регулирующих договоры международной купли–продажи товаров, заключенные между сторонами, коммерческие предприятия которых находятся в разных государствах, с целью устранения правовых барьеров в международной торговле и содействия ее развитию.

22. Вопросы электронного составления договоров, которые могут возникнуть в связи с этой Конвенцией, были подробно проанализированы в предыдущей записке Секретариата (A/CN.9/WG.IV/WP.91) и рассмотрены Рабочей группой на ее тридцать восьмой сессии (см. A/CN.9/484, пункты 94–127). Некоторые из этих вопросов также обсуждаются в записке Секретариата, подготовленной уже после этой сессии (A/CN.9/WG.IV/WP.95). Исходя из соображений экономии, в настоящей записке эти соображения не воспроизводятся, а только приводятся нижеследующие краткие замечания.

23. В целом вопросы электронного составления договоров, которые могут возникнуть в связи с этой Конвенцией, могут быть подразделены на те же категории, что и категории, определенные применительно к Конвенции об исковой давности в международной купле–продаже товаров, с некоторыми указанными ниже добавлениями.

а) Природа товаров, охватываемых Конвенцией

24. Утверждается, что Конвенция применима лишь к договорам международной купли–продажи "товаров", причем этот термин, согласно его традиционному пониманию, применяется главным образом в отношении движимых материальных товаров и исключает нематериальные активы, такие как патентные права, товарные знаки, авторские права, квоты компаний с ограниченной ответственностью, а также ноу–хау.

25. В ходе первоначального рассмотрения вопросов электронного заключения договоров в Рабочей группе было выражено общее мнение, что существующие международные документы, в частности Конвенция Организации Объединенных Наций о купле–продаже, не охватывают разнообразные сделки, совершаемые в настоящее время в режиме онлайн, и что было бы полезным разработать унифицированные нормы, регулирующие международные сделки, иные чем сделки купли–продажи движимых материальных товаров в традиционном смысле этого понятия (A/CN.9/484, пункт 115). Тем не менее Рабочей группе было напомнено о том, что на практике не всегда имеется возможность провести четкую грань между договорами купли–продажи товаров и договорами о предоставлении услуг. Наглядным примером сложности разграничения товаров и услуг могут служить сделки, связанные с такими развлекательными товарами, как музыкальные или видеозаписи. Продажа в режиме он–лайн таких товаров, как минидиски или видеопленки обычно рассматривается как продажа товаров, а продажа эфирного времени для просмотра фильмов, телевизионных развлекательных передач или музыкальных концертов будет, как представляется, подпадать под категорию услуг. Вместе с тем современные технологии предоставляют также возможность приобретения цифровых музыкальных или видеофайлов, которые могут быть загружены непосредственно с сайта продавца в сети Интернет без доставки какого-либо материального носителя информации. Было высказано мнение о том, что в этих случаях необходимо более внимательным образом изучить намерение сторон для определения того, предлагается ли в рамках сделки товары или услуги (A/CN.9/484, пункт 117).

б) Определение исполнения в случае электронной торговли

26. Во многих положениях Конвенции содержатся ссылки на обязательства продавца и покупателя в отношении поставки товаров. Например, в статье 60 предусматривается, что обязанность покупателя принять поставку заключается а) в совершении им всех таких действий, которые можно было разумно ожидать от него для того, чтобы позволить продавцу осуществить поставку; и б) в принятии товара. Применительно к поставке материальных товаров понимание характера таких действий не вызывает сложности. Однако в той мере, в которой Конвенция может быть истолкована как охватывающая куплю–продажу иной продукции, чем материальные движимые товары (см. предыдущее замечание в разделе (а) выше), могут возникнуть вопросы относительно тех действий, которые представляют собой эффективную поставку таких товаров.

Заключения

27. В целом вопросы, возникающие в связи с Конвенцией, являются вопросами электронного заключения договоров, как это понимается Рабочей группой (см. A/CN.9/WG.IV/WP.95, пункты 10–12). Таким образом, Рабочая группа, возможно, пожелает изучить вопрос о целесообразности урегулирования этих проблем в контексте ее работы по подготовке международного документа, касающегося некоторых вопросов электронного заключения договоров (см. A/CN.9/WG.IV/WP.95).

**12. Конвенция Организации
Объединенных Наций
о международных переводных
векселях и международных
простых векселях
(Нью–Йорк, 9 декабря 1988 года)**

Статус: В силу не вступила (подписали 3 государства; 3 участника).

Источник: резолюция 43/165 Генеральной Ассамблеи, приложение.

Замечания

28. Цель этой Конвенции состоит в преодолении существующих в настоящее время в области международной торговли различий и неопределенности в случаях, когда международные переводные векселя или международные простые векселя используются в качестве международного платежного инструмента.

29. Согласно большинству правовых систем переводные и простые векселя являются оборотными документами. В этом качестве, в соответствии с правовыми режимами, регулирующими эти инструменты, обычно предполагается наличие инструмента, который, по крайней мере в тот или иной момент времени, существует в материальной документальной форме. В одной из предыдущих записок Секретариат проанализировал различные юридические вопросы, которые возникают в связи с разработкой электронного эквивалента бумажным оборотным инструментам (A/CN.9/WG.IV/WP.90). С тем чтобы избежать ненужных повторений, в нижеследующих пунктах приводится краткое резюме сообщений, высказанных в этой записке.

30. Урегулирование вопросов о письменной форме и подписи в электронном контексте не решает проблемы обращаемости, которая, согласно существующему мнению, является, возможно, наиболее сложным аспектом внедрения электронного обмена данными в международную торговую практику. Права, представленные товарораспорядительными документами, такими как коносаменты или складские квитанции, обычно обуславливаются физическим владением подлинным бумажным документом. Анализ правовой основы обращаемости товарораспорядительных документов показывает, что в целом отсутствует предусматриваемый законом способ, с помощью которого коммерческие стороны могут путем обмена электронными сообщениями обеспечить действительную передачу юридических прав таким же образом, как и в случае бумажных документов.

31. Это заключение также, в основном, применимо и к правам, представленным оборотными документами, такими как переводные или простые векселя. Кроме того, правовой режим оборотных документов, по сути, основывается на методе, предусматривающем использование подлинного бумажного документа, который дает возможность немедленной

визуальной проверки на месте. При современном состоянии развития законодательства обращаемость невозможно отделить от физического обладания подлинным бумажным документом.

32. Так, указывалось, что одной из проблем, связанных с разработкой законодательства, которое предусматривало бы использование передаваемых электронным способом товарораспорядительных документов, является их составление таким образом, чтобы держатели, претендующие на надлежащую переуступку, были уверены в том, что товарораспорядительный документ существует, что его внешний вид не имеет недостатков, что подпись или тот или иной ее субститут подлинны, что он является оборотным и что существует способ установления над электронным документом контроля, эквивалентного с юридической точки зрения физическому владению (см. A/CN.9/WG.IV/WP.90, пункт 36).

33. Таким образом, для разработки электронных эквивалентов товарораспорядительных и оборотных документов потребуется создать системы, в рамках которых сделки можно было бы фактически осуществлять с помощью электронных средств связи. Этого можно достичь путем создания системы регистрации, в рамках которой сделки регистрировались бы и вся соответствующая информация хранилась бы с помощью центрального органа или с помощью технического устройства, которое основано на криптографии и которое обеспечивает уникальность соответствующих сообщений данных. В случае сделок, при которых использовались бы передаваемые или квазиоборотные документы для передачи в качестве исключительных соответствующих прав, потребовалось бы предоставление системой регистрации или техническим устройством разумной гарантии уникальности и подлинности передаваемых данных.

Заключения

34. С учетом особого характера вопросов, возникающих в связи с электронными субститутами оборотных инструментов, представляется, что для создания возможностей международного использования сообщений данных вместо бумажных оборотных инструментов могут потребоваться новые всеобъемлющие правовые рамки. По мнению Секретариата, разработка таких всеобъемлющих правовых рамок выйдет за пределы сферы усилий Рабочей

группы по устранению препятствий электронной торговле, существующих в действующих документах, касающихся международной торговли. Кроме того, по мнению Секретариата, анализ конкретных потребностей в таких всеобъемлющих правовых рамках более уместно было бы провести в ходе рассмотрения Рабочей группой юридических вопросов, связанных с передачей прав, в частности прав в материальных товарах, с помощью электронных средств^a.

13. Конвенция Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (Вена, 17 апреля 1991 года)

Статус: В силу не вступила (подписали 5 государств; 2 участника).

Источник: A/CONF.152/13.

Замечания

35. Цель этой Конвенции состоит в облегчении движения грузов посредством принятия унифицированных норм, касающихся ответственности за утрату, повреждение или задержку в передаче таких грузов, когда они находятся в ведении операторов транспортных терминалов. Эти грузы необязательно охватываются законами о перевозке, основанными на конвенциях, применимых к различным видам транспорта.

36. В этой Конвенции содержится ряд положений, которые касаются сообщений между заинтересованными сторонами и которые в той или иной степени могут вызвать сомнения в вопросе о приемлемости электронных сообщений для целей, предусматриваемых Конвенцией. Соответствующие положения могут быть в целом разделены на те же категории, что и категории, описанные выше в связи с Конвенцией об исковой давности в международной купле-продаже товаров (см. пункты 7–19 выше).

37. Некоторые из этих положений уже сформулированы таким образом, чтобы учесть потребности использования электронных средств связи. Речь идет, например, об определениях терминов "уведомление" ("уведомление, сделанное в форме, при кото-

рой обеспечивается запись содержащейся в нем информации") и "запрос" ("запрос, сделанный в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации"), которые содержатся, соответственно, в пунктах (е) и (f) статьи 1. В Конвенции понятие "уведомление" используется в основном в связи с сообщениями об утрате или повреждении груза, переданных оператору транспортного терминала (см., например, пункты 1–3 и 5 статьи 11), а понятие "запрос" – в связи с просьбой заказчика выдать документ, удостоверяющий получение груза (см., например, пункт 1 статьи 4), и запросом на груз (см., например, пункт 3 и 4 статьи 5).

38. В то же время более значительные трудности могут вызываться, как представляется, требованиями к форме документа, в котором оператор транспортного терминала удостоверяет получение груза. Так, в пунктах 1 (а) и (b) статьи 4 Конвенции помимо ссылки на "подпись" в этих целях используется также термин "документ" в контексте, который позволяет предположить использование материального носителя. Эти положения гласят следующее:

"Оператор может, и по просьбе заказчика должен, в разумный срок, по своему выбору, либо:

а) удостоверить получение им груза путем подписания и датирования представленного заказчиком документа, идентифицирующего груз, либо

б) выдать подписанный документ, идентифицирующий груз, удостоверяющий факт и дату получения им груза и указывающий состояние и количество груза в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки".

39. Следует отметить, что "документ", предусматриваемый Конвенцией, не является товарораспорядительным документом на груз, а лишь подтверждением принятия груза в свое ведение оператором транспортного терминала. Таким образом, основной вопрос, который может возникнуть в связи с использованием электронных сообщений для этих целей, будет связан с доказательственной ценностью таких сообщений, а не с их силой для цели передачи права на груз.

Заключения

40. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности урегулирования тех касающихся электронного заключения договоров проблем, которые возникают в связи с этой Конвенцией, в контексте ее работы по подготовке международного документа, касающегося некоторых вопросов электронного заключения договоров (см. A/CN.9/WG.IV/WP.95).

15. Конвенция Организации Объединенных Наций о независимых гарантиях и резервных аккредитивах (Нью-Йорк, 11 декабря 1995 года)

Статус: Вступила в силу 1 января 2000 года (подписали 4 государства; 6 участников).

Источник: A/50/640 и Согг.1, приложение.

Замечания

41. Цель этой Конвенции состоит в урегулировании и облегчении использования независимых гарантий и резервных аккредитивов, выдаваемых банком или иным учреждением или лицом для уплаты бенефициару определенной или определимой суммы по простому требованию или по требованию с представлением других документов.

42. Эта Конвенция содержит ряд положений, касающихся обмена сообщениями между заинтересованными сторонами. Соответствующие положения могут быть в целом подразделены на такие же категории, как и те, которые были описаны выше в связи с Конвенцией об ограничении исковой давности в международной купле-продаже товаров (см. пункты 7–19).

43. Изучение соответствующих положений позволяет сделать вывод о том, что эта Конвенция уже предоставляет возможности для использования электронных сообщений, как на это указывается в исследовании СЕФАКТ (см. TRADE/CEFACT/1999/CRP.7, para. 2.22.3).

44. Так, в пункте (g) статьи 6 термин "документ" определяется как сообщение, сделанное "в форме, позволяющей обеспечить полную регистрацию содержащейся в нем информации". Цель такого определения состоит в охвате электронных сооб-

щений. Далее в пункте 2 статьи 7 предусматривается, что охватываемые Конвенцией "обязательства" – это понятие включает и гарантии, и аккредитивы – может быть выдано "в любой форме, которая позволяет обеспечить полную регистрацию текста обязательства и произвести удостоверение подлинности его источника при помощи общепризнанных средств или процедуры, согласованной между гарантом/эмитентом и бенефициаром".

45. Кроме того, в пункте 2 статьи 11 Конвенции содержится прямая ссылка на возможность выдачи обязательства "в небумажной форме" и признается право сторон в подобном случае договориться о "процедуре, функционально эквивалентной возвращению документа".

Заключения

46. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, что эта Конвенция не создает препятствий для использования электронных средств передачи сообщений в качестве альтернативы выдаче бумажных документов и обмену ими и что, таким образом, принятия каких-либо конкретных решений в отношении этой Конвенции не требуется.

II. Транспорт и связь

A. Таможенные вопросы

Общая справочная информация

47. В контексте анализа возможных препятствий для развития электронной торговли, возникающих в связи с конвенциями по таможенным вопросам, Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что международные организации и национальные таможенные органы в течение многих лет уже работают над созданием электронных систем для обработки таможенной документации и информации.

48. Уже два десятилетия назад 16 июня 1981 года Совет таможенного сотрудничества (известен также как Всемирная таможенная организация) принял "Рекомендацию относительно передачи и удостоверения подлинности таможенной информации, обрабатываемой с помощью компьютера", в которой таможенным органам было предложено принять меры, создающие возможности для использования

электронных сообщений (см. http://www.wcoomd.org/ie/En/Recommendations/authen_rece.htm). В частности, Всемирная таможенная организация рекомендовала следующее:

а) предоставить возможность – на условиях, установленных таможенными органами – лицам, подающим декларации, использовать различные электронные средства (сети, предоставляющие платные услуги, национальные службы птп (почта, телеграф и телефон), диски, пленки и т.д.) для передачи информации, предусмотримой таможенным регулированием, таможенными органами для автоматической обработки и для получения у таможенных органов автоматического ответа на такую информацию;

б) принимать – на условиях, установленных таможенными органами – информацию, предусмотренную таможенным регулированием, от подающих декларации лиц и других правительственных учреждений, которая передается с помощью электронных средств, подтверждается и удостоверяется с помощью технологии обеспечения безопасности сообщений, без необходимости в представлении бумажных документов, скрепленных собственноручной подписью;

с) признавать – когда вопрос о юридическом признании предусмотренной таможенным регулированием информации, переданной в электронной форме, не урегулирован, – что таможенные органы должны разрешать лицам, подающим декларации – на условиях, установленных таможенными и другими компетентными органами, – представлять информацию, предусмотренную таможенным регулированием, на обычной бумаге;

д) признавать – когда используются методы обеспечения безопасности электронного обмена данными и автоматической обработки данных, но когда в результате юридических препятствий требуется представление бумажных документов, скрепленных собственноручной подписью – периодическое представление бумажных документов или их хранение в помещениях лиц, подающих декларации, на условиях, установленных таможенной администрацией.

49. В 1990 году Всемирная таможенная организация рекомендовала своим членам и всем государствам – членам Организации Объединенных Наций или ее специализированных учреждений, а

также таможенных или экономических союзов применять Правила Организации Объединенных Наций для электронного обмена данными в сфере управления, торговли и на транспорте (ЭДИФАКТ) для подготовки электронных сообщений, предназначенных для обмена информацией между таможенными администрациями и между таможенными пользователями, которые используют ООН/ЭДИФАКТ (см. "Рекомендация Совета таможенного сотрудничества относительно использования правил ООН/ЭДИФАКТ для электронного обмена данными" от 26 июня 1990 года; с этой рекомендацией можно ознакомиться по адресу: <http://www.wcoomd.org/ie/En/Recommendations/Recom2.html>).

50. Одной из важных практических международных инициатив является Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД) – создаваемая Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, компьютеризированная таможенная управленческая система, которая охватывает большую часть внешнеторговых процедур (см. <http://www.asycuda.org>). Эта система предназначена для обработки грузовых манифестов и таможенных деклараций, процедур отчетности, транзита, а также процедур для использования в подозрительных случаях. С помощью АСОТД создаются торговые данные, которые могут быть использованы для статистического и экономического анализа; эта система учитывает международные коды и стандарты, разработанные Международной организацией по стандартизации, Всемирной таможенной организацией и Организацией Объединенных Наций. Может быть произведена такая конфигурация АСОТД, которая будет отвечать национальным характеристикам таможенных режимов отдельных стран, а также национальному тарифному и таможенному законодательству. АСОТД создает возможности для электронного обмена данными между участниками торговли и таможенными органами при использовании правил ЭДИФАКТ. АСОТД уже установлена или устанавливается примерно в 60 странах, и, как ожидается, число стран-пользователей возрастет до 100, что превратит эту систему в мировой стандарт *de facto* применительно к таможенным вопросам.

51. Что касается национального уровня, то исследование, проведенное Всемирной таможенной организацией, показывает, что автоматизация по

крайней мере некоторых таможенных процедур явилась одним из основных компонентов большинства национальных инициатив по модернизации таможенных процедур (см. http://www.wcoomd.org/hrds/surve_e.htm#INTRODUCTION).

5. Международная конвенция об облегчении ввоза коммерческих образцов и рекламного материала (Женева, 7 ноября 1952 года)

Статус: Вступила в силу 20 ноября 1955 года (подписали 6 государств; 63 участника).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 221, No. 3010, p. 255.

Замечания

52. Цель этой Конвенции состоит в содействии развитию международной торговли через освобождение от импортных пошлин, таможенных пошлин и всех других пошлин и налогов, подлежащих уплате на коммерческие образцы и рекламные материалы незначительной стоимости при их ввозе или в связи с ним.

53. Эта Конвенция требует от договаривающихся сторон освобождать от импортных пошлин каталоги, списки цен и торговые описания, относящиеся к товарам, предлагаемым для продажи или аренды, или транспортным или коммерческим страховым услугам, предлагаемым лицом, имеющим предприятие на территории другой договаривающейся стороны, когда такие документы ввозятся на территорию любой договаривающейся стороны.

54. Содержащиеся в статье IV Конвенции ссылки на количество "документов или копий" или "партий", включая их максимальный "вес-брутто", недвусмысленно указывают на то, что Конвенция применяется в первую очередь к материалам, напечатанным на материальном носителе. Предположительно, Конвенцию можно толковать как применяющуюся к ввозу образцов и рекламных материалов, когда такие материалы хранятся в электронной форме на материальном носителе (например на дискете или компакт-диске). В то же время представляется сомнительным, что Конвенция может применяться к наиболее часто встречающимся "электронным эквивалентам" импорта рекламных материалов, например к

международному опубликованию рекламных материалов или каталогов продукции через сеть Интернет, поскольку в большинстве случаев действия по размещению такой информации на каком-либо сайте в этой сети могут происходить полностью в пределах одной правовой системы, без какой-либо трансграничной передачи данных.

Заключения

55. Положения этой Конвенции по своей природе являются принципами торговых отношений. Они адресованы государствам и не устанавливают каких-либо правил, прямо применимых к частно-правовым сделкам. Таким образом, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об уместности дальнейшего изучения связанных с электронной торговлей вопросов, возникающих в связи с этой Конвенцией, другими международными организациями, такими как Всемирная торговая организация или Всемирная таможенная организация. Рабочая группа, возможно, пожелает далее просить Секретариат следить за любой работой, которую могут провести эти организации, и представить информацию о прогрессе в этой работе на более позднем этапе.

9. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (Женева, 18 мая 1956 года)

Статус: Вступила в силу 4 августа 1959 года (подписали 12 государств; 43 участника).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 338, No. 4834, p. 103.

Замечания

56. Цель этой Конвенции состоит в расширении и облегчении использования контейнеров в международной торговле. Эта Конвенция была прекращена и заменена – в том, что касается отношений между ее участниками – Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1972 года (см. ниже). Однако, поскольку некоторые договаривающиеся стороны Конвенции 1956 года еще не ратифицировали Конвенцию 1972 года или не присоединились к ней, Конвенция 1956 года остается в силе. При обзоре Конвенции 1956 года Секретариат не нашел каких-

либо положений, которые могут иметь непосредственное отношение к электронной торговле.

15. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года (Женева, 1 декабря 1972 года)

Статус: Вступила в силу 6 декабря 1975 года (подписали 15 государств; 29 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 988, No. 14449, p. 43.

Замечания

57. Цель этой Конвенции состоит в том, чтобы для содействия развитию международных контейнерных перевозок разрешить временный ввоз как груженых, так и порожних контейнеров, которые должны быть вывезены в течение трех месяцев со дня их ввоза.

58. Конвенция устанавливает ряд требований, касающихся документации, которая должна быть представлена лицами, ввозящими и вывозящими контейнеры, таможенным властям, или касающихся записей, которые должны вести такие власти.

59. Например, в статье 8 предусматривается, что договаривающиеся стороны могут, при некоторых условиях, "требовать представления какого-либо вида гарантии и/или таможенных документов, касающихся ввоза и вывоза контейнера". Кроме того, согласно пункту 1 приложения 2 требуется, чтобы договаривающаяся сторона в целях контроля за передвижением временно ввезенных контейнеров использовала "документы, в которых владельцы или предприятия по эксплуатации контейнеров или их представители регистрируют" соответствующую информацию. Кроме того, в пункте 2(b) приложения 2 содержится требование о том, чтобы предприятие по эксплуатации контейнеров "приняло в письменном виде обязательство", в том числе, предоставлять компетентным таможенным органам определенную информацию. Поскольку эта Конвенция не содержит определений таких терминов, как "документ", "обязательство" или "письменная форма", допустим вопрос о том, могут ли такие требования быть выполнены в случае предоставления информации в форме сообщений данных.

Заключения

60. Положения этой Конвенции по своей природе являются торговыми принципами. Они адресованы государствам и не устанавливают правил, прямо применимых к частно-правовым сделкам. Кроме того, та степень, в которой электронные сообщения могут заменить бумажные документы для целей этой Конвенции, в значительной мере зависит от способности и готовности публичных властей договаривающихся сторон Конвенции обрабатывать такую документацию в электронной форме.

61. Таким образом, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности дальнейшего изучения касающихся электронной торговли вопросов, возникающих в связи с этой Конвенцией, другими международными организациями, такими как Всемирная торговая организация или Всемирная таможенная организация. Рабочая группа, возможно, далее пожелает просить Секретариат следить за любой работой, которую эти организации могут предпринять, и представить информацию о прогрессе в их работе на более позднем этапе.

13. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Женева, 15 января 1959 года)

Статус: Вступила в силу 7 января 1960 года (подписали 9 государств; 37 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 348, No. 4996, p. 13, vol. 481, p. 598.

Замечания

62. Цель Конвенции МДП состоит в регулировании международной перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, с пересечением одной или нескольких границ от таможенного места отправления одной из договаривающихся сторон до таможенного места назначения другой договаривающейся стороны.

63. Эта Конвенция была прекращена и заменена – в том, что касается отношений между ее участниками – Конвенцией МДП 1975 года (см. ниже). Поскольку все Договаривающиеся стороны этой

Конвенции, за исключением одной, ратифицировали новую Конвенцию МДП или присоединились к ней, замечания Секретариата ограничиваются Конвенцией МДП 1975 года.

16. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Женева, 14 ноября 1975 года)

Статус: Вступила в силу 20 марта 1978 года (подписали 16 государств; 64 участника).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 1079, No. 16510, p. 89.

Замечания

64. Цель Конвенции МДП состоит в облегчении международной перевозки грузов дорожными транспортными средствами путем упрощения и согласования административных, в частности пограничных, формальностей в области международных перевозок.

65. Как об этом говорится в *Справочнике по Конвенции МДП* – издании Секретариата Европейской экономической комиссии ЕЭК, который выполняет административные функции в связи с Конвенцией МДП, – основные принципы и элементы транзитной системы, устанавливаемой Конвенцией МДП, являются следующими: а) грузы должны перевозиться в безопасных транспортных средствах или контейнерах; б) на протяжении всей перевозки уплата таможенных пошлин и налогов, в отношении которых существует риск неуплаты, должна быть обеспечена международной гарантией; с) грузы должны сопровождаться международно признанным документом ("книжкой МДП"), принятым к использованию в государстве отправления и служащим в качестве контрольного таможенного документа в государствах отправления, транзита и назначения; d) меры таможенного контроля, принимаемые в государстве отправления, должны признаваться в государствах транзита и назначения; и е) доступ к процедуре МДП как для национальных ассоциаций, выдающих книжки МДП, так и для физических и юридических лиц, использующих книжки МДП, должен осуществляться по разрешению компетентных

национальных органов (см. http://www.unece.org/trans/new_tir/handbook/english/intro.htm).

66. Как это указывалось в исследовании СЕФАКТ, Конвенция МДП разработана на основе выдачи и использования бумажного документа – книжки МДП. Кроме того, Конвенция не только не предусматривает использования электронного обмена данными, но и применяемая в настоящее время книжка составлена без учета требований системы Организации Объединенных Наций (TRADE/CEFACT/1999/CRP.7, para. 2.23.3). Другая трудность в деле замены системы МДП электронными сообщениями связана с самой функцией книжки МДП в качестве приемлемого для национальных таможенных органов доказательства наличия международной гарантии, покрывающей уплату таможенных пошлин и налогов в отношении товаров, перевозимых согласно системе МДП.

67. Кроме того, книжка МДП выполняет другие доказательственные функции, например, как это предусматривается согласно различным положениям Конвенции, которые требуют от таможенных органов договаривающихся сторон делать определенные отметки на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП, например, отметки о наложенных печатях и пломбах и о характере выполненного контроля в отношении груза дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера, который был произведен в пути или на промежуточной таможне (см. статьи 24, 34 и 35).

68. Согласно информации, опубликованной Международным союзом автомобильного транспорта, система МДП слаженно функционировала в течение десятилетий после начала осуществления Конвенции МДП (см. <http://www.iru.org/TIR/TirSystem.E.htm>). В то же время в начале 90-х годов в результате роста объема торговли и количества дорожных транспортных средств, осуществляющих перевозки в соответствии с системой МДП, также выросло и число нарушений процедуры МДП. Возникла необходимость в отыскании новых средств контроля за функционированием этой системы. Впоследствии 20 октября 1995 года Административный комитет Конвенции МДП принял Рекомендацию, в которой в дополнение к действующей системе, строящейся на

использовании бумажных документов, предусматривается механизм электронного подтверждения завершения операции МДП. Цель системы "SafeTIR" состоит в предоставлении таможенным органам и ассоциации, выдавшей книжку МДП, информации о состоянии книжки МДП с подтверждением, непосредственно от таможенных органов, полного или частичного использования книжки МДП, главным образом с целью создания возможностей для сопоставления этого подтверждения с установлением факта использования на основании бумажных документов. Такое подтверждение должно поступать в ассоциации, выдавшие книжку, в течение одной недели.

69. В настоящее время предпринимаются дальнейшие усилия по приспособлению системы МДП к использованию электронных средств передачи сообщений. На своей девяносто девятой сессии, проведенной в Женеве 23–26 октября 2001 года, Рабочая группа ЕЭК по таможенным вопросам, связанным с транспортом, постановила учредить Специальную группу экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации Конвенции МДП и Специальную группу экспертов по юридическим аспектам компьютеризации Конвенции МДП.

70. Первая сессия Специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации Конвенции МДП была проведена в Женеве 24 и 25 января 2002 года. На этой сессии Неофициальная специальная группа экспертов начала свою работу по рассмотрению концептуальных и технических аспектов компьютеризации процедур МДП, включая вопросы о финансовых и административных последствиях ведения компьютеризации как на национальном, так и на международном уровнях. Ожидается, что работа Специальной группы экспертов приведет к подготовке проекта свода электронных сообщений, что позволит осуществлять обмен электронными данными на национальном уровне, а также между договаривающимися сторонами и с международными организациями.

71. [В момент подготовки настоящей записки доклад совещания Специальной группы экспертов еще не был опубликован, однако впоследствии с ним можно будет ознакомиться на сайте Отдела транспорта ЕЭК в сети Интернет (http://www.unece.org/trans/new/_tir/home.html)].

Заключения

72. С учетом особой природы режима, устанавливаемого Конвенцией МДП, требующей выдачи подлинных документов, которые могут быть изучены и обработаны таможенными и другими органами различных договаривающихся сторон, Рабочая группа, возможно, пожелает просить Секретариат продолжить наблюдение за усилиями, предпринимаемыми в настоящее время под эгидой ЕЭК, и представить информацию о прогрессе в проводимой работе на более позднем этапе.

14. Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках (Женева, 9 декабря 1960 года)

Статус: Вступила в силу 12 июня 1962 года (подписали 8 государств; 28 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 429, No. 6200, p. 211.

Замечания

73. Цель этой Конвенции состоит в облегчении международных контейнерных перевозок за счет допуска поддонов на определенных условиях и без уплаты импортных пошлин и налогов, а также свободно от импортных запретов или ограничений в целях содействия использованию поддонов в международных перевозках и сокращения затрат на такие перевозки. При обзоре этой Конвенции Секретариат не нашел каких-либо положений, которые могут иметь непосредственное отношение к электронной торговле.

17. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 года)

Статус: Вступила в силу 15 октября 1985 года (подписали 13 государств; 41 участник).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 1409, No. 23538, p. 3.

Замечания

74. Цель этой Конвенции заключается в облегчении международных перевозок грузов за счет сокращения требований в отношении соблюдения формальностей, а также сокращения видов и продолжительности контроля при перемещении грузов через одну или несколько морских, воздушных или сухопутных границ.

75. Как это указывается в исследовании СЕФАКТ, эта Конвенция сама по себе не создает препятствий для использования электронных сообщений (TRADE/CEFACT/1999/CRP.7, пара 2.24.3). Согласно пункту 1 статьи 9 Конвенции поощряется использование документов, составленных в соответствии с образцом-формуляром Организации Объединенных Наций. Согласно пункту 2 этой же статьи договаривающиеся стороны обязываются принимать документы, изготовленные с использованием любого соответствующего технического процесса, при условии, что они отвечают официальным правилам в отношении их формы, аутентичности и заверения, а также при условии, что они легко читаемы и понятны.

76. Следует отметить, однако, что положения этой Конвенции не имеют преимущественной силы по отношению к формальным требованиям, действующим согласно внутреннему праву или международным соглашениям, заключенным договаривающимися государствами. Таким образом, если согласно отдельным законодательным актам требуется представление материальных документов, такие требования будут оставаться применимыми несмотря на пункт 2 статьи 9 Конвенции.

Заключения

77. Положения этой Конвенции по своей природе являются торговыми принципами. Они адресованы государствам и не устанавливают правил, прямо применимых к частно-правовым сделкам. Кроме того, та степень, в которой электронные сообщения могут заменить бумажные документы для целей этой Конвенции, в значительной мере зависит от способности и готовности публичных властей договаривающихся сторон Конвенции обрабатывать такую документацию в электронной форме.

78. Таким образом, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности

дальнейшего изучения касающихся электронной торговли вопросов, возникающих в связи с этой Конвенцией, другими международными организациями, такими как Всемирная торговая организация или Всемирная таможенная организация. Рабочая группа, возможно, далее пожелает просить Секретариат следить за любой работой, которую эти организации могут предпринять, и представить информацию о прогрессе в их работе на более позднем этапе.

18. Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (Женева, 17 января 1994 года)

Статус: Вступила в силу 17 января 1998 года (подписали 7 государств; 11 участников).

Источник: ECE/TRANS/106.

Замечания

79. Цель этой Конвенции заключается в облегчении совместного использования контейнеров участниками пула, что будет способствовать эффективному применению контейнеров в международных перевозках.

80. Эта Конвенция содержит ряд положений, предусматривающих соглашения между участниками контейнерного пула и принимаемые на себя сторонами письменные обязательства, в связи с которыми в целом могут возникнуть вопросы, аналогичные тем, которые возникают в связи со сходными положениями Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров (см. пункты 7–19 выше). Если говорить более конкретно, то согласно пункту 1(b) статьи 5 требуется, чтобы участники пула, в том числе "ii) вели по каждому типу контейнеров учет, отражающий перемещение контейнеров, обмененных таким образом". Следует отметить, что согласно пункту 3(b) статьи 5 преимущества, предусмотренные в статье 4 (беспошлинный ввоз контейнеров, освобождение от обязанности представлять таможенные документы), предоставляются только при условии препровождения соглашения о пуле компетентным таможенным органам и их одобрения этого соглашения.

Закключения

81. Положения этой Конвенции по своей природе являются торговыми принципами. Они адресованы государствам и не устанавливают правил, прямо применимых к частно-правовым сделкам. Кроме того, та степень, в которой электронные сообщения могут заменить бумажные документы для целей этой Конвенции, в значительной мере зависит от способности и готовности публичных властей договаривающихся сторон Конвенции обрабатывать такую документацию в электронной форме

82. Таким образом, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности дальнейшего изучения касающихся электронной торговли вопросов, возникающих в связи с этой Конвенцией, другими международными организациями, такими как Всемирная торговая организация или Всемирная таможенная организация. Рабочая группа, возможно, далее пожелает просить Секретариат следить за любой работой, которую эти организации могут предпринять, и представить информацию о прогрессе в их работе на более позднем этапе.

В. Дорожное движение

1. Конвенция о дорожном движении (Женева, 19 сентября 1949 года)

Статус: Вступила в силу 25 марта 1952 года (подписали 19 государств; 91 участник).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 125, No. 1671, p. 3.

Замечания

83. Цель этой Конвенции состоит в согласовании правил, регулирующих дорожное движение в договаривающихся государствах, и в обеспечении их соблюдения для облегчения международного дорожного движения и повышения безопасности на дорогах. Положения этой Конвенции касаются, в основном, вопросов безопасности на дорогах и контроля за дорожным движением и не устанавливают правил, имеющих непосредственное отношение к частно-правовым сделкам. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, что принятия каких-либо решений в отношении этой Конвенции не требуется.

19. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 года)

Статус: Вступила в силу 21 мая 1977 года (подписали 36 государств; 59 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 1042, No. 15705, p. 17.

Замечания

84. Цель этой Конвенции состоит в облегчении международного дорожного движения и повышении безопасности на дорогах через принятие единообразных правил движения. При обзоре этой Конвенции Секретариат не нашел каких-либо положений, которые могут иметь непосредственное отношение к электронной торговле. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, что принятия каких-либо решений в отношении этой Конвенции не требуется.

8. Общее соглашение об экономической регламентации международного дорожного транспорта, а также а) Дополнительный протокол и b) Протокол подписания (Женева, 17 марта 1954 года)

Статус: В силу не вступило (подписали 10 государств; 4 участника).

Источник: E/ECE/186 (E/ECE/TRANS/460).

Замечания

85. Цель Общего соглашения состоит в содействии развитию международных дорожных перевозок пассажиров и грузов путем установления общего режима для международного дорожного транспорта. При обзоре Соглашения Секретариат не нашел каких-либо положений, которые могут иметь непосредственное отношение к электронной торговле. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, что принятия каких-либо решений в отношении этого Соглашения не требуется.

**11. Конвенция о договоре междуна-
родной дорожной перевозки грузов
(Женева, 19 мая 1956 года)
и Протокол к ней
(Женева, 5 июля 1978 года)**

Статус: Вступила в силу 2 июля 1961 года (Конвенция: подписали 9 государств; 44 участника; Протокол: подписали 6 государств; 30 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, No. 5742, p. 189.

Замечания

86. Цель Конвенции КДПГ состоит в урегулировании и стандартизации условий применительно к договору международной дорожной перевозки грузов транспортными средствами, когда место принятия груза и место, указанное для сдачи груза, находятся в различных странах, по крайней мере одна из которых является договаривающимся государством. Эта Конвенция в ее нынешнем виде предусматривает определенные документарные требования, которые, по всей вероятности, будет нелегко заменить электронными сообщениями (см. пункты 87–97), и по этой причине в настоящее время рассматривается вопрос о ее пересмотре (см. пункты 98–103).

*а) Возможные препятствия использованию
электронных сообщений, возникающие
в связи с Конвенцией*

87. Положения Конвенции, которые имеют особое значение применительно к использованию электронных сообщений, могут быть в целом разделены на две категории: а) положения, касающиеся документа, оформляющего договор перевозки (накладная), и б) положения, предусматривающие уведомления или заявления, которыми могут обмениваться стороны.

*и) Положения, касающиеся документа,
оформляющего договор перевозки
(накладная)*

88. Согласно статье 4 Конвенции "договор перевозки устанавливается накладной", хотя "отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки", к которому по-прежнему применяются положения Конвенции. В Конвенции

отсутствует определение накладной, однако сделанная в пункте 1 статьи 5 ссылка на ее выдачу в трех "оригинальных экземплярах, подписанных отправителем и транспортером", позволяет безусловно предположить, что в Конвенции предусматривается выдача накладной в качестве бумажного документа. И это становится еще более очевидным в свете последнего предложения пункта 1 статьи 5, в котором предусматривается что "первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз, а третий сохраняется транспортером".

89. Как на это указывалось в исследовании СЕФАКТ, потенциально могут возникнуть определенные проблемы, если бумажный документ не представляется, а автоматизированная обработка данных допускается только в пределах разрешения отображения подписей печатным образом или с помощью штампа, причем только в том случае, если законодательство страны, в которую представляется накладная, допускает такой порядок (пункт 1 статьи 5) (TRADE/CEFACT/1999/CRP.7, para. 2.10.3).

*а. Накладная в качестве доказательства
договора перевозки*

90. С точки зрения ее важнейшей функции накладная представляет собой документ, доказывающий существование договора перевозки и его условия. Так, в пункте 1 статьи 9 предусматривается, что "накладная, поскольку не доказано противного, служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза транспортером". Могут быть приведены доводы о том, что эта доказательственная функция может выполняться сообщениями данных, при условии, что юридически признана их функциональная эквивалентность бумажным накладным. В то же время в отсутствие такого общего признания суды могут принять решение о том, что обмен сообщениями данных не эквивалентен выдаче "накладной" согласно Конвенции.

91. Последствия такого решения для сторон могут быть весьма значительными. Согласно статье 6 Конвенции накладная, в частности, должна включать заявления о применимости Конвенции и устанавливать применимый предельный срок для доставки и содержать декларацию стоимости груза или дополнительной ценности его для отправителя. Отсутствие заявления о применимости Конвенции может привести к неограниченной ответственности

перевозчика. Отсутствие указаний по другим вопросам, упомянутым выше, может обусловить отклонение любого заявленного истцом требования, особенно если оно заявлено не в отношении перевозчика по договору, а в отношении субподрядчика или "последующего транспортера КДПГ". И, наконец, субподрядчики или "последующие транспортеры" несут обязательства согласно Конвенции, только если они приняли в свое ведение груз и материальную накладную КДПГ (статья 34). В исследовании СЕФАКТ указывается, что некоторые суды придерживались весьма жесткого толкования этого положения и не принимали к рассмотрению некоторые требования на основании КДПГ в отношении субподрядчика, которому не вручалась накладная КДПГ (статья 34).

b. Накладная и распоряжение грузом

92. В отличие от других транспортных документов, например коносаментов, накладная не является товарораспорядительным документом на перевозимый груз. Тем не менее обладание накладной создает ряд существенных последствий в отношении права распоряжения грузом, как это предусматривается в статье 12 Конвенции. Например, хотя отправитель обладает правом распоряжаться перевозимым грузом (пункт 1), такое право прекращает существовать, в том числе, "когда второй экземпляр накладной передан получателю", поскольку с этого момента "транспортер должен руководствоваться указаниями получателя груза".

93. Кроме того, согласно пункту 5 статьи 12 для осуществления этого права отправитель или, если это уместно, грузополучатель должны представить первый экземпляр накладной, в котором указаны новые инструкции перевозчику. Представление накладной создает важные последствия для режима ответственности перевозчика, поскольку в пункте 7 этой статьи предусматривается, что "транспортер, не выполнивший инструкции, которые были ему даны в условиях, указанных в настоящей статье, или подчинившийся таким инструкциям, не потребовав представления ему первого экземпляра накладной, несет ответственность перед правомочным по договору лицом за нанесенный таким образом ущерб".

94. Замена бумажных накладных сообщениями данных может, предположительно, оказаться проще, чем разработка чисто электронных субститутов

товарораспорядительных документов. Тем не менее представляется, что установление надлежащих юридических рамок потребует более проработанного режима, чем простое признание действительности сообщений данных в качестве субститутов традиционных накладных. Будет необходимо рассмотреть также методы удостоверения подлинности и условия признания функциональной эквивалентности сообщений данных "подлинным" накладным.

ii) Положения, касающиеся уведомлений или заявлений, которыми могут обмениваться стороны

95. Потенциальные трудности в связи с использованием электронных сообщений могут возникнуть в результате различных положений Конвенции, требующих представления сторонами уведомлений в оговоренных обстоятельствах. Например, согласно пункту 2 статьи 20 лицу, правомочному на получение компенсации в случае непоставки груза, разрешается "просить в письменной форме, чтобы оно было немедленно извещено в случае, если бы груз был найден в течение года, следующего за уплатой возмещения". В подобном случае "принятие к сведению такого его требования должно быть подтверждено письменно".

96. Другие требования письменной формы предусматриваются в отношении оговорок в связи с уплатой возмещения за задержку в доставке груза (пункт 3 статьи 30), предъявления претензий в письменной форме и последствиями предъявления для течения срока давности и уведомлением перевозчика об отклонении претензий (в обоих случаях пункт 2 статьи 32).

97. Возможные препятствия для электронной торговли, создаваемые этими положениями, носят, по сути, такой же характер, что и препятствия, возникающие в связи с аналогичными положениями Конвенции об ограничении исковой давности в международной купле-продаже товаров (см. пункты 5–20 выше).

b) Международные инициативы по пересмотру Конвенции

98. В исследовании СЕФАКТ сообщается о том, что Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) провел определенную тщательную и заслуживающую высокой оценки работу по изу-

чению возможных путей устранения описанных выше трудностей. Эта работа включала подготовку дискуссионного документа под названием "Электронная передача информации в контексте договора дорожной перевозки грузов согласно Конвенции КДПГ" от 2 февраля 1994 года и типового соглашения об обмене сообщениями между коммерческими партнерами в контексте международной дорожной перевозки от 8 февраля 1994 года. В исследовании СЕФАКТ содержится следующее резюме работы, проведенной Международным союзом автомобильного транспорта: а) Союз считает, что практически все проблемы, возникающие в связи с самой Конвенцией, могут быть разрешены с помощью договорных разъяснений, однако признает, что электронный обмен данными может беспрепятственно использоваться только в том случае, если все стороны процесса дорожной перевозки связаны средствами электронного обмена данными (что на практике по-прежнему отмечается весьма редко), и b) пересмотр самой Конвенции не является практически целесообразным, хотя Союз считает, что вполне может быть разработан протокол, касающийся исключительно проблемы электронной передачи коммерческой документации.

99. Эти соображения, как представляется, получили поддержку в рамках Рабочей группы ЕЭК по автомобильному транспорту. На своей девяносто второй сессии, проведенной в Женеве 19–21 октября 1998 года, Рабочая группа была проинформирована о том, что Секретариат ЕЭК обратился к Группе докладчиков по правовым проблемам СЕФАКТ относительно включения вопросов электронного обмена данными в Конвенцию. Группа экспертов по правовым проблемам рекомендовала вместо проведения пересмотра Конвенции разработать протокол к КДПГ и высказала мнение, что некоторые элементы, необходимые для такого протокола, можно было бы взять из проекта типового закона, разработанного Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли. Рабочая группа решила, что разработка протокола к Конвенции с целью включения вопросов, связанных с электронной торговлей, представляет собой сложную проблему, для решения которой потребуются проведение дополнительного анализа экспертами по электронному обмену данными, транспорту и частному праву, и поручила Секретариату запросить

у МИУЧП его взгляды по этому вопросу (см. TRANS/SC.1/363, пункты 41 и 42).

100. Впоследствии Жак Путцейс, член Совета управляющих МИУЧП, подготовил первоначальную информационную записку под названием "Рассмотрение вопроса о разработке протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)", которая была представлена 31 августа 2000 года на рассмотрение Рабочей группы. В этой информационной записке г-н Путцейс сделал следующие предварительные выводы (TRANS/SC.1/2000/9, стр. 10 и 11):

а) первоначальный анализ позволяет сделать вывод о том, что в случае принятия предложения об использовании электронного обмена данными и "электронных" накладных, установление связи между средствами доказывания и бумажной накладной КДПГ не привело бы к возникновению каких-либо серьезных юридических трудностей. Этот вывод основан на телеологическом толковании КДПГ (использование принципа "функциональной эквивалентности"), признание которого в прецедентном праве некоторых стран будет связано с определенными трудностями;

б) к аналогичному заключению можно прийти в случае использования других способов передачи данных, например с помощью телефакса, телеграфа и телекса. В национальном законодательстве некоторых стран эти способы включены в положения, касающиеся доказывания;

с) соображения, связанные с юридическим обеспечением, впоследствии потребуют, чтобы в основу рассмотренных выше возможностей были положены юридические положения позитивного унифицированного права;

д) в настоящее время общепризнанным является тот факт, что только дополнительный протокол будет отвечать предъявляемым требованиям. Разработка протокола, изменяющего Конвенцию, приведет к возникновению серьезных трудностей при рассмотрении системы взаимосвязанных элементов Конвенции КДПГ (место принятия груза или назначенное место его доставки). Дополнительный протокол мог бы придать более гибкий характер использованию этого критерия, предусматривая, например, его применение только в том случае, если

стороны договора о перевозке заключили соглашение о передаче данных;

е) следуя примеру существующих конвенций (Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров, Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных авиаперевозок (Монреальская конвенция) и Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям), при разработке протокола к КДПГ необходимо ограничиться рассмотрением лишь проанализированных случаев и включить в него только то положение, в котором признается функциональная эквивалентность электронного обмена данными (возможно, и других способов передачи данных) бумажной накладной;

ф) изучение ситуации, существующей в настоящее время в области работы автотранспортных предприятий и связанной с применением режима КДПГ, позволяет сделать вывод о том, что электронный обмен данными уже широко используется на практике. Поэтому существует срочная необходимость в ликвидации юридических пробелов в этой области.

101. Рабочая группа рассмотрела эту информационную записку на своей девяносто четвертой сессии, проведенной в Женеве 14–16 ноября 2000 года. Рабочая группа поблагодарила г-на Путцейса за его работу и обратилась к нему с вопросом о том, сможет ли он подготовить проект текста протокола. Г-н Путцейс выразил готовность подготовить неофициальный текст протокола и представить его Секретариату в начале 2001 года. Он предупредил, что это предложение получит официальный характер только после его принятия Советом управляющих МИУЧП, заседание которого состоится в сентябре 2001 года, но что, тем не менее, его можно будет рассмотреть на девяносто пятой сессии Рабочей группы в 2001 году (TRANS/SC.1/367, пункты 51 и 52).

102. Впоследствии МИУЧП подготовил первоначальный проект протокола, который в неофициальном порядке – до принятия решения Советом управляющих МИУЧП – был представлен на рассмотрение Рабочей группы 1 августа 2001 года. Текст проекта протокола гласит следующее:

"Проект протокола по ЭДИ к КДПГ"

[...]

являющиеся сторонами Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), подписанной в Женеве 19 мая 1956 года.

[...]

Статья 1. В соответствии с настоящим Протоколом под "Конвенцией" подразумевается Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).

Статья 2. В конце статьи 5 Конвенции добавить следующий пункт:

"3. Если заинтересованные стороны не договорились об ином, накладная может передаваться с помощью любых других средств передачи информации, электронного или аналогичного средства связи, включая телеграф, телефакс, телекс, электронную почту или электронный обмен данными (ЭДИ), но не ограничиваясь ими,

– [при условии, что эта информация доступна для последующего использования в качестве исходной информации.]

– [Метод, использованный для записи и обработки данных, должен быть эквивалентным с функциональной точки зрения, в частности в том, что касается доказательственной силы накладной, представленной в форме этих данных.]

– [В случае использования такого иного метода перевозчик, при наличии соответствующей просьбы грузоотправителя, выдает грузоотправителю квитанцию о приеме груза, которая позволяет идентифицировать груз и обеспечивает доступ к информации, содержащейся в регистрационной записи, сделанной с помощью такого иного метода.]"

103. Рабочая группа рассмотрела проект протокола на своей девяносто пятой сессии, проходившей в Женеве 16–19 ноября 2001 года. В докладе о работе этой сессии приводится следующее резюме обсуж-

дений этого вопроса, проведенного Рабочей группой (TRANS/SC.1/369, пункты 44 и 45) (неофициальный перевод с английского):

"44. Рабочая группа поблагодарила профессора Путцейса за подготовку проекта протокола к Конвенции КДПГ с целью создания возможности для использования электронного обмена данными (ЭДИ) вместо бумажных накладных (TRANS/SC.1/2001/7). Этот проект текста, который содержит три возможных варианта на основании тех, которые уже включены в действующие конвенции, получил официальное одобрение Совета управляющих МИУЧП на его совещании в сентябре 2001 года (TRANS/SC.1/2001/7/Add.1).

45. Поскольку после вопросов, поднятых делегацией Германии, прозвучали различные мнения в отношении этого проекта, Рабочая группа сочла, что эта тема требует дальнейшего изучения. В силу этого Рабочая группа просила Секретариат запросить в письменной форме с помощью вопросника мнения договаривающихся сторон Конвенции относительно конкретных действий, которые должны быть предприняты в связи с проектом протокола, и, особенно, относительно наилучшего варианта решения для использования в контексте Конвенции КДПГ. Она также просила Секретариат подготовить резюме ответов. Профессор Путцейс предложил Секретариату свою помощь в выполнении этой задачи. На третьем этапе будет созвана неофициальная рабочая группа для подготовки проекта протокола с целью его принятия".

Заключения

104. С учетом природы устанавливаемого Конвенцией КДПГ режима транспортной документации, которая может потребовать особых решений для создания возможностей использования сообщений данных в связи с международной дорожной перевозкой, Рабочая группа, возможно, пожелает просить Секретариат продолжать следить за усилиями, предпринимаемыми в настоящее время под эгидой ЕЭК, и представить информацию о прогрессе в этой работе на более позднем этапе.

12. Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки грузов (Женева, 14 декабря 1956 года)

Статус: Вступила в силу 29 августа 1962 года (подписали 5 государств; 19 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 436, No. 6292, p. 115.

Замечания

105. Цель этой Конвенции состоит в освобождении от обложения налогами и сборами транспортных средств, которые зарегистрированы на территории одной из договаривающихся сторон и временно ввозятся в ходе международной перевозки грузов на территорию другой договаривающей стороны, на определенных оговоренных условиях. При обзоре этой Конвенции Секретариат не нашел каких-либо положений, которые могут иметь непосредственное отношение к электронной торговле.

13. Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров (Женева, 14 декабря 1956 года)

Статус: Вступила в силу 29 августа 1962 года (подписали 6 государств; 18 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 436, No. 6293, p. 131.

Замечания

106. Цель этой Конвенции состоит в облегчении налогообложения дорожных транспортных средств, перевозящих пассажиров и их багаж между различными странами за плату или иное вознаграждение. При обзоре этой Конвенции Секретариат не нашел каких-либо положений, которые могут иметь непосредственное отношение к электронной торговле.

14. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (Женева, 30 сентября 1957 года), а также а) Протокол о поправке к пункту 3 статьи 14; и б) Протокол о поправках к статье 1(а), пункту 1 статьи 14 и пункту 3 статьи 14

Статус: Вступило в силу 29 января 1968 года (Конвенция: подписали 9 государств, 38 участников; Протокол (а): 20 участников; Протокол (б): 24 участника)

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 619, No. 8940, p. 77.

Замечания

107. Цель Соглашения ДОПОГ состоит в повышении безопасности международных дорожных перевозок опасных грузов путем введения запретительных или регулятивных мер. При обзоре этой Конвенции Секретариат не нашел каких-либо положений, которые могут иметь непосредственное отношение к электронной торговле.

22. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (Женева, 1 сентября 1970 года)

Статус: Вступило в силу 21 ноября 1976 года (подписали 7 государств; 38 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 1028, No. 15121, p. 121.

Замечания

108. Цель Соглашения СПС состоит в улучшении условий сохранения качества скоропортящихся пищевых продуктов во время их перевозки, в частности в рамках международной торговли, за счет использования специальных транспортных средств и поддержания надлежащего температурного режима в ходе перевозки. Соглашение, ранее заключенное по этому вопросу (Соглашение о специальном оборудовании для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов и об использовании этого оборудования при международной перевозке некоторых таких продуктов) в Женеве 15 января 1962 года (E/ECE/456), в силу не вступило.

109. Это Соглашение направлено на облегчение международной торговли скоропортящимися продуктами путем установления общих стандартов для инспекций и испытаний транспортного оборудования и выдачи соответствующих разрешений. После выдачи сертификата о проведении инспекции компетентными органами одной из договаривающихся сторон в соответствии со стандартами, установленными в приложении к Соглашению, действительность такого сертификата должна признаваться властями других договаривающихся сторон.

Заключения

110. Несмотря на их значение для международной торговли, материально-правовые положения этой Конвенции по сути носят санитарно-гигиенический характер. Они адресованы государствам и не устанавливают правил, непосредственно касающихся частно-правовых сделок. Кроме того, та степень, в которой электронные сообщения могут заменить бумажные документы для целей этой Конвенции, в значительной мере зависит от способности и готовности публичных властей в договаривающихся сторонах Конвенции обрабатывать такую документацию в электронной форме. Таким образом, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, что принятия каких-либо решений в отношении этой Конвенции не требуется.

21. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (Женева, 1 июля 1970 года)

Статус: Вступило в силу 5 января 1976 года (подписали 13 государств; 41 участник).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 993, No. 14533, p. 143.

Замечания

111. Цель Соглашения ЕСТР состоит в повышении безопасности дорожных перевозок за счет обеспечения соблюдения членами экипажей транспортных средств, участвующих в международных перевозках, определенных условий, установленных в отношении ежедневного времени отдыха, время нахождения за рулем, комплектование экипажей и индивидуальных контрольных книжек. Соглашение с тем же названием, ранее заключенное в Женеве 19 января 1962 года (E/ECE/457), в силу не вступило.

Заключения

112. Положения этого Соглашения касаются в основном социальных вопросов и вопросов, связанных с безопасностью труда и не устанавливают правил, непосредственно касающихся частно-правовых сделок. Кроме того, та степень, в которой электронные сообщения могут заменить бумажные документы для целей этой Конвенции, в значительной мере зависит от способности и готовности публичных властей в договаривающихся сторонах Конвенции обрабатывать такую документацию в электронной форме. Таким образом, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, что принятия каких-либо решений в отношении этой Конвенции не требуется.

23. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года (Женева, 1 мая 1971 года)

Статус: Вступило в силу 7 июня 1979 года (подписали 12 государств; 28 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 1137, No. 17847, p. 369.

Замечания

113. Цель этого Соглашения состоит в унификации правил, регулирующих дорожное движение в Европе, и обеспечении их соблюдения для облегчения международного дорожного движения и повышения безопасности на дорогах. При обзоре этого Соглашения Секретариат не нашел каких-либо

положений, какие могут иметь непосредственное отношение к электронной торговле.

26. Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (Женева, 1 марта 1973 года) и Протокол к ней

Статус: Вступила в силу 2 апреля 1994 года (подписали 2 государства; 6 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 1774, No. 30887, p. 109.

Замечания

114. Цель Конвенции КАПП состоит в унификации условий договора международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа. Те положения, которые могут вызвать юридические трудности в связи с использованием электронных сообщений, являются в основном нормами, касающимися транспортной документации.

115. В Конвенции содержится ряд положений, касающихся транспортной документации. Применительно к перевозке пассажиров статья 5 Конвенции требует выдачи перевозчиком "индивидуального или коллективного билета", хотя отсутствие такого билета не затрагивает существования и действительности договора перевозки. Применительно к багажу статья 8 требует выдачи перевозчиком "багажной квитанции". Ни одно из этих положений прямо не требует, чтобы такие документы были отпечатаны на бумаге. Однако возможность передачи пассажирского билета (статья 7) и требование предъявления багажной квитанции при выдаче багажа (пункт 1 статьи 10), как представляется, предполагают выдачу этих документов в материальной форме.

116. Кроме этих положений в пункте 3 статьи 22 устанавливаются два требования о необходимости письменной формы применительно к исковой давности по претензиям в соответствии с Конвенцией: течение давности приостанавливается предъявлением "претензии в письменном виде" до того дня, когда перевозчик "в письменном виде" отвергнет эту претензию с возвращением любых приложенных к

ней документов, которые были вручены ему в ее обоснование.

Заключения

117. С учетом особого характера вопросов, возникающих в связи с электронными субститутами оборотных инструментов, представляется, что для создания возможностей международного использования сообщений данных вместо бумажных транспортных документов, предусматриваемых Конвенцией, могут потребоваться новые всеобъемлющие правовые рамки. По мнению Секретариата, разработка таких всеобъемлющих правовых рамок выйдет за пределы сферы усилий Рабочей группы по устранению препятствий электронной торговле, существующих в действующих документах, касающихся международной торговли. Кроме того, по мнению Секретариата, анализ конкретных потребностей в таких всеобъемлющих правовых рамках более уместно было бы провести в ходе рассмотрения Рабочей группой юридических вопросов, связанных с передачей прав, в частности прав в материальных товарах, с помощью электронных средств (см. A/CN.9/484, пункты 87–93)^a.

118. Что касается содержащихся в Конвенции требований в отношении письменной формы, то Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности их урегулирования в контексте обсуждений по разработке международного документа, касающегося некоторых вопросов электронного составления договоров (см. A/CN.9/WG.IV/ WP.95).

С. Железнодорожный транспорт

2. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы (Женева, 10 января 1952 года)

Статус: Вступила в силу 1 апреля 1953 года (подписали 7 государств; 10 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 163, No. 2139, p. 27 и vol. 328, p. 319.

Замечания

119. Цель этой Конвенции состоит в обеспечении эффективного и действенного контроля пересекающих границы грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, на указанных станциях. При обзоре этой Конвенции Секретариат не нашел каких-либо положений, которые могут иметь непосредственное отношение к электронной торговле.

Д. Водный транспорт

1. Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (Женева, 1 марта 1973 года) и Протокол к ней

Статус: В силу не вступила (Конвенция: подписали 2 государства, 1 участник; Протокол; 1 участник).

Источник: ECE/TRANS/3.

Замечания

120. Цель Конвенции КООС состоит в предоставлении собственникам и членам экипажа судов внутреннего плавания права ограничивать свою ответственность как в договорном, так и в недоговорном порядке посредством создания лимитированного фонда в соответствии с положениями Конвенции. Секретариат провел обзор этой Конвенции и не нашел каких-либо положений, которые могут иметь непосредственное отношение к электронной торговле.

3. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбург, 31 марта 1978 года)

Статус: Вступила в силу 1 ноября 1992 года (подписали 28 государств, 28 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 1695, No. 29215, p. 3.

Замечания

121. Цель этой Конвенции заключается в установлении унифицированных правил, касающихся прав и

ответственности перевозчика и грузоотправителя в связи с морской перевозкой грузов. Положения, которые могут создать препятствия для использования электронных сообщений, могут быть сгруппированы по трем основным категориям: а) положения, касающиеся договора перевозки; б) положения, прямо предусматривающие письменные уведомления или сообщения, включая определение "письменной формы", и с) положения, касающиеся существующих обязательств или соглашений между сторонами.

а) Положения, касающиеся договора перевозки

122. Конвенция регулирует права и обязательства сторон договора перевозки. Хотя единственным прямо упоминаемым в Конвенции документом, оформляющим договор перевозки, является коносамент, в ней также предусматривается возможность заключения договора перевозки с помощью использования необоротного транспортного документа.

і) Положения, касающиеся коносамента

123. Коносаменты согласно большинству правовых систем рассматриваются в качестве товарораспорядительных документов. Права на груз, представленные товарораспорядительными документами, обычно обуславливаются физическим владением подлинным бумажным документом (коносаментом, складской квитанцией или другим аналогичным документом). В этом смысле правовой режим, регулирующий использование таких документов, обычно предполагает существование документа в материальной документальной форме, который может быть передан индоссаментом.

124. В своей предыдущей записке Секретариат проанализировал различные юридические вопросы, которые возникают в связи с разработкой электронного эквивалента бумажных товарораспорядительных и других оборотных документов, и указал на сложности, связанные с разработкой электронного эквивалента бумажных коносаментов (A/CN.9/WG.IV/WP.90, в частности пункты 35–37, 75–78 и 95–106). После рассмотрения этой записки и различных высказанных в связи с ней мнений в рамках Рабочей группы было достигнуто общее согласие о необходимости проведения дальнейших исследований, с тем чтобы она смогла более четко определить сферу будущей работы в этой области. Соответственно Рабочая группа постановила рекомен-

довать Комиссии поручить Секретариату продолжить изучение вопросов, связанных с передачей прав, в частности прав в материальных товарах, с помощью электронных средств и механизмов предания гласности информации об актах передачи или создании обеспечительных интересов в таких товарах и регистрации таких актов. В этом исследовании следует рассмотреть вопрос о том, насколько электронные системы передачи прав в товарах могут затрагивать права третьих сторон. В исследовании следует также изучить взаимосвязь между электронными субститутами товарораспорядительных документов и финансовой документацией, используемой в международной торговле, обратив особое внимание на ведущуюся в настоящее время работу по замене документов в бумажной форме, таких как аккредитивы и банковские гарантии, электронными сообщениями (A/CN.9/484, пункт 93). Эти рекомендации были поддержаны Комиссией на ее тридцать четвертой сессии в 2001 году^b.

іі) Положения, касающиеся других документов, оформляющих договор перевозки

125. В отличие от Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Гаагские правила) 1924 года, которая применяется только в случае выдачи коносамента перевозчиком, Гамбургские правила регулируют права и обязательства сторон договора перевозки независимо от выдачи коносамента. Это приобретает все большее значение по мере расширения перевозок товаров на основании не коносаментов, а необоротных транспортных документов, таких как морские накладные.

126. Как это отмечалось в одной из записок, ранее подготовленных Секретариатом, наблюдается несомненная тенденция к расширению использования морских накладных в качестве субститутов традиционных коносаментов. Морская накладная представляет собой необоротный документ, подтверждающий договор перевозки и принятие груза перевозчиком. Она не является товарораспорядительным документом и не может быть использована для передачи собственности на груз. Для получения груза предъявлять морскую накладную необязательно. Перевозчик вручает груз поименованному грузополучателю, которому необходимо лишь подтвердить свою личность (A/CN.9/WG.IV/WP.69, пункты 46–48).

127. В Конвенции не содержится конкретных требований в отношении формы применительно к другим документам, оформляющим договор перевозки, помимо коносамента. Тем не менее ссылка в статье 18 на выдачу других "документов", помимо коносаментов, в подтверждение получения груза для перевозки позволяет предположить, что в Конвенции предусматривается использование бумажных документов.

128. Разработать электронные эквиваленты морских накладных будет, с учетом их необоротного характера, предположительно легче, чем электронные альтернативы бумажных коносаментов. Вопросы, которые должны быть рассмотрены в этой связи, являющиеся по сути такими же, как и вопросы, возникающие применительно к замене других договорных документов электронными эквивалентами. В основном к числу этих проблем относятся те вопросы, которые регулируются в Типовом законе ЮНСИТРАЛ об электронных подписях, например, следующие: признание юридической действительности электронных сообщений или записей, предназначенных выполнять функции морского транспортного документа; юридическое признание электронных подписей и электронных эквивалентов "подлинных" бумажных документов. Тем не менее, во многом как и в случае накладных при дорожных перевозках (см. пункты 92–94), создание надлежащих юридических рамок потребует, как представляется, более проработанного режима, чем простое признание действительности сообщений данных в качестве субституты традиционных морских накладных. Будет необходимо рассмотреть также методы подтверждения подлинности и условия признания функциональной эквивалентности сообщений данных "подлинным" морским накладным.

129. В этой связи Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению, что Комиссия на своей тридцать пятой сессии постановила учредить рабочую группу для рассмотрения вопросов в области морского права^с. К числу этих вопросов относятся функционирование коносаментов и морских накладных, связь этих транспортных документов с правами и обязательствами в отношениях между продавцом и покупателем товаров и правовое положение субъектов, обеспечивающих финансирование одной из сторон договора перевозки. Впоследствии Секретариат в сотрудничестве с Международным морским комитетом (ММК) подготовил рабочий документ, содер-

жащий проекты возможных решений для будущего законодательного инструмента с альтернативными вариантами и замечаниями, в том числе относительно положений, касающихся электронных эквивалентов бумажных транспортных документов (A/CN.9/WG.III/WP.21 и Add.1). Ожидается, что Рабочая группа III (Транспортное право) рассмотрит эти рабочие документы на своей девятой сессии, которая будет проведена в Нью-Йорке 15–26 апреля 2002 года.

b) Положения, прямо предусматривающие письменные уведомления или сообщения, включая определение "письменной формы"

130. В различных положениях Конвенции содержатся ссылки на необходимость представления сообщений в "письменной форме", которая в пункте 8 статьи 1 определяется как включающая "наряду с прочим, телеграмму и телекс".

131. Согласно пункту 3 статьи 10 любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные Конвенцией, или отказывается от прав, предоставляемых Конвенцией, "распространяется на фактического перевозчика только в том случае, если он с этим согласился прямо выраженным образом и в письменной форме". Согласно пунктам 1 и 2 статьи 19 требуется представление уведомления "в письменной форме" об утрате или повреждении груза не позднее рабочего дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, а в противном случае такая передача является доказательством *prima facie* сдачи перевозчиком груза в соответствии с описанием в транспортном документе. В пункте 7 этой же статьи содержится аналогичное положение в отношении уведомлений об ущербе или повреждении, которые могут направляться перевозчиком или фактическим перевозчиком грузоотправителю.

c) Положения, касающиеся существующих обязательств или соглашений между сторонами

132. В ряде положений Конвенции содержатся ссылки на существующие обязательства или соглашения между сторонами, причем требования в отношении формы не оговариваются. Согласно пункту 1 статьи 9 перевозчик имеет право перевозить груз на палубе "только в том случае, если

такая перевозка соответствует соглашению с грузо-отправителем или обычаю данной отрасли торговли, либо требуется по законодательным нормам или правилам". Согласно пункту 2 этой же статьи в отсутствие соответствующего указания в коносаменте или другом документе, подтверждающем договор перевозки, бремя доказывания того, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено, лежит на перевозчике.

Заключения

133. Применительно к вопросам, возникающим в связи с электронными субститутами коносаментов (см. пункты 120 и 121) и других транспортных документов (см. пункты 122–126), Секретариат полагает, что рассмотрение конкретных возникающих вопросов может выходить за сферу усилий Рабочей группы по устранению препятствий электронной торговле в действующих документах, касающихся международной торговли. На данном этапе Рабочая группа, возможно, пожелает предложить Секретариату информировать ее о прогрессе в работе Рабочей группы III (Транспортное право). Рабочая группа, возможно, также пожелает рассмотреть вопрос о подготовке замечаний по поводу этой работы на надлежащем этапе.

134. Что касается других связанных с электронной торговлей вопросов, возникающих применительно к этой Конвенции (см. пункты 127–129), то Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности их урегулирования в контексте обсуждений по разработке международного документа, касающегося некоторых вопросов электронного составления договоров (см. A/CN.9/WG.IV/ WP.95).

4. Международная конвенция о морских залогах и ипотеках (Женева, 6 мая 1993 года)

Статус: В силу не вступила (подписали 11 государств; 5 участников).

Источник: A/CONF.162/7.

Замечания

135. Цель этой Конвенции состоит в улучшении условий для финансирования судов и развития

национального торгового флота, а также в обеспечении международной унификации в области морских залогов и ипотек. Положения, имеющие отношение к использованию электронных средств связи, могут быть, в основном, объединены в две категории: а) положения, касающиеся регистрации морских залогов и ипотек, и б) положения, прямо предусматривающие письменные уведомления или сообщения.

а) Положения, касающиеся регистрации морских залогов и ипотек

136. В Конвенции предусматривается учреждение государствами-участниками системы регистрации ипотек ("mortgages", "hypothèques") и регистрируемых обременений того же характера в соответствии с законом государства, в котором зарегистрировано судно. Помимо норм, касающихся процедур регистрации, в Конвенции содержатся положения по различным связанным с этим вопросам, например, об очередности удовлетворения морских залогов, а также положения, регулирующие выдачу сертификатов компетентными органами.

137. В одной из предыдущих записок Секретариат указал, что помимо общих вопросов, касающихся выполнения юридических требований относительно "письменной формы", "подписи" и "подлинника", создание электронных эквивалентов бумажных систем регистрации приводит к возникновению ряда особых проблем. Они касаются удовлетворения правовых требований в отношении учета, адекватности методов сертификации и удостоверения подлинности, потенциальной потребности в особом законодательном органе для управления системами электронной регистрации, распределения ответственности за ошибочные сообщения, сбои в связи и неполадки систем, включения общих положений и условий, а также гарантий конфиденциальности (A/CN.9/WG.IV/ WP.90, пункт 31).

138. Потенциальные правовые препятствия, возникающие из юридических требований в отношении учета, могут быть устранены с помощью законодательства, обеспечивающего выполнение принципов, которые изложены в статьях 8 и 10 Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронной торговле. Вопрос о включении условий регулируется статьей 5бис Типового закона. В то же время в Типовом законе не рассматриваются другие вопросы, непосред-

ственно относящиеся к функционированию электронных систем регистрации (A/CN.9/WG.IV/WP.90, пункт 32).

b) Положения, прямо предусматривающие письменные уведомления или сообщения

139. В статье 11 Конвенции предусматривается, что до принудительной продажи судна в государстве-участнике компетентный орган такого государства должен обеспечить направление уведомлений различным органам и лицам. Хотя согласно пункту 3 этой же статьи требуется, чтобы подобное уведомление составлялось "в письменной форме", в этом же положении прямо признается, что уведомление может направляться "либо заказной почтой, либо с помощью любых электронных или других соответствующих средств, предусматривающих подтверждение получения".

Заключения

140. С учетом особой природы вопросов, возникающих в связи с системами электронной регистрации, Секретариат полагает, что возможный анализ конкретных требований к функционированию электронных систем регистрации в соответствии с этой Конвенцией наиболее целесообразно провести в ходе обсуждения Рабочей группой юридических вопросов, касающихся передачи прав, в частности прав в материальных товарах, с помощью электронных средств (см. A/CN.9/484, пункты 87–93)^a.

Е. Смешанные перевозки

1. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 года)

Статус: В силу не вступила (подписали 6 государств; 10 участников).

Источник: TD/MT/CONF/16.

Замечания

141. Цель этой Конвенции заключается в стимулировании развития и повышении эффективности международных перевозок грузов путем устранения

юридической неопределенности и установления ставок компенсации за утрату или повреждение перевозимого груза, а также за задержку в доставке.

142. Согласно пункту 1 статьи 5 Конвенции требуется, чтобы оператор смешанной перевозки выдавал документ смешанной перевозки, который по выбору грузоотправителя может быть оборотным или необоротным. В пункте 3 этой же статьи предусматривается, что подпись на этом документе может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, проставлена с помощью штампа, в виде символов "или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается документ смешанной перевозки". Этот документ необязательно должен быть напечатан на бумаге, как на это прямо указано в пункте 4 этой же статьи. С согласия грузоотправителя необоротной документ смешанной перевозки может быть выдан путем использования любых механических "или других средств, сохраняющих запись о данных, которые должны содержаться в документе смешанной перевозки согласно статье 8". В этом случае оператор смешанной перевозки после принятия груза в свое ведение выдает грузоотправителю "надлежаще составленный документ, содержащий все зафиксированные таким образом данные, и этот документ в целях положений Конвенции рассматривается в качестве документа смешанной перевозки". Хотя в Конвенции не содержится определения термина "документ", из контекста статьи 5, как представляется, вытекает, что понятие "документ" может быть более широким, чем узкое определение "письменной формы" в пункте 10 статьи 1 Конвенции, согласно которому эта форма означает "наряду с прочим, телеграмму и телекс".

143. Требования к форме документа смешанной перевозки направлены на создание возможностей для использования электронных средств передачи сообщений. Однако утверждение о достаточности приведения требований относительно формы в соответствии с современными методами связи, вызывает сомнения. Представляется, что в связи с оборотными транспортными документами, *mutatis mutandis*, возникнут те же проблемы, что и в случае морских коносаментов, в то время как в связи с необоротными документами будут возникать вопросы, аналогичные тем, которые возникают в кон-

тексте эквивалентных морских транспортных документов (см. пункты 123–129).

144. Помимо вопросов, непосредственно касающихся видов транспортных документов, регулируемых Конвенцией, в ней содержатся другие положения, которые могут создать препятствия для использования электронных сообщений. Эти положения касаются, в основном, письменных уведомлений или сообщений (в особенности уведомлений об утрате или повреждении груза) и существующих обязательств или соглашений в отношениях между сторонами. Касающиеся электронной торговли вопросы, которые возникают в связи с этими положениями, в значительной степени аналогичны по своей природе тем вопросам, которые возникают применительно к соответствующим положениям Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (см. пункты 130–132).

Заключения

145. Применительно к вопросам, возникающим в связи с электронными субститутами документов смешанной перевозки (см. пункты 142 и 143), Секретариат полагает, что рассмотрение особых вопросов в этой области может выходить за пределы сферы усилий Рабочей группы по устранению препятствий электронной торговле в существующих документах, касающихся международной торговли. Рабочая группа, возможно, пожелает просить Секретариат вступить в консультации с Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и проинформировать Рабочую группу на соответствующем этапе о любой работе, которая может быть проведена в связи с описанными выше вопросами.

146. Что касается других касающихся электронной торговли вопросов, которые возникают в связи с этой Конвенцией (см. пункт 144), то Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности их урегулирования в контексте ее работы по подготовке международного документа, касающегося некоторых вопросов электронного составления договоров (см. A/CN.9/WG.IV/WP.95).

2. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах и Протокол к нему (Женева, 1 февраля 1991 года)

Статус: Вступила в силу 20 октября 1993 года (Конвенция: подписали 19 государств, 23 участника; Протокол: подписали 15 государств, 7 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 1746, No. 30382, p. 3.

Замечания

147. Цель этой Конвенции состоит в облегчении комбинированных перевозок и функционирования инфраструктуры, необходимой для эффективного осуществления таких перевозок в Европе. При обзоре этой Конвенции Секретариат не нашел каких-либо положений, которые могут иметь непосредственное отношение к электронной торговле.

III. Коммерческий арбитраж

1. Конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (Нью-Йорк, 10 июня 1958 года)

Статус: Вступила в силу 7 июня 1959 года (подписали 24 государства, 128 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 330, No. 4739, p. 3.

Замечания

148. Цель этой Конвенции заключается в принятии единообразных правил по признанию и приведению в исполнение иностранных арбитражных решений, что позволит обеспечить доверие к эффективности арбитражного процесса в качестве средства разрешения трансграничных споров. Положения, которые потенциально могут вызвать сложности, относятся, в основном, к трем нижеследующим категориям.

а) Положения, требующие письменной формы арбитражного соглашения

149. Согласно пункту 1 статьи II требуется, чтобы договаривающиеся государства признавали "письменное соглашение, по которому стороны обязуются передавать в арбитраж все или какие-либо споры, возникшие или могущие возникнуть между ними в связи с каким-либо конкретным договорным или иным правоотношением". Термин "письменное соглашение" определяется в пункте 2 этой же статьи как включающий "арбитражную оговорку в договоре или арбитражное соглашение, подписанное сторонами или содержащееся в обмене письмами или телеграммами".

150. Как это указывалось в одном из исследований, ранее подготовленных Секретариатом, в целом признается, что слова "содержащееся в обмене письмами или телеграммами" в пункте 2 статьи II должны толковаться широко как охватывающие другие средства передачи сообщений, в частности телекс (факсимильная связь). Такое же толкование, строящееся на концепции дистанционной связи, может быть распространено на электронную торговлю, что будет соответствовать решению Комиссии при принятии Типового закона ЮНСИТРАЛ по электронной торговле в 1996 году (см. A/CN.9/460, пункт 23). Трудности возникают в результате совмещения вопроса о форме с вопросом о порядке возникновения арбитражного соглашения (т.е. его заключения), на который указывает формулировка "обмен письмами или телеграммами", которая вполне может быть излишне буквально истолкована в смысле взаимного обмена письменными документами.

151. Согласно мандату, полученному от Комиссии на ее тридцать второй сессии в 1999 году, Рабочая группа по арбитражу в настоящее время в числе других тем своей повестки дня рассматривает предложения о разъяснении смысла статьи II этой Конвенции. Нынешнее состояние обсуждений в Рабочей группе отражено в ее докладе о работе тридцать третьей сессии (см. A/CN.9/485, пункты 60-77) и в рабочем документе, подготовленном для тридцать шестой сессии (A/CN.9/WG.II.WP.118).

б) Положения, требующие представления "подлинных" документов

152. Применительно к использованию электронных сообщений трудности могут возникнуть, в частности, в результате содержащегося в пункте 1 статьи IV требования о том, что для получения признания и приведения в исполнение арбитражного соглашения сторона, испрашивающая признание и приведение в исполнение, должна представить "а) должным образом заверенное подлинное арбитражное решение или должным образом заверенную копию такового; и б) подлинное соглашение, упомянутое в статье II, или должным образом заверенную копию такового". В условиях растущего интереса к механизмам урегулирования споров в режиме онлайн подпункт (а) этого положения может стать источником правовой неопределенности, особенно в государствах, не принявших законодательных актов на основе Типового закона по электронной торговле, особенно в том, что касается его статьи 8, или не предусматривающих иным образом функциональной эквивалентности между сообщениями данных и бумажными подлинниками.

с) Положения, касающиеся уведомлений или заявлений, которыми могут обмениваться стороны

153. В пункте 1 (b) статьи V предусматривается, что в признании и приведении в исполнение арбитражного решения может быть отказано, если имеются, в том числе, доказательства того, "что сторона, против которой вынесено решение, не была должным образом уведомлена о назначении арбитра или об арбитражном разбирательстве или по другим причинам не могла представить свои объяснения".

Заключения

154. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению работу, которую проводит Рабочая группа II (Арбитраж) в связи с письменной формой арбитражного соглашения согласно статье II Конвенции и в связи со смежными вопросами. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению, что эти вопросы будут в следующий раз рассматриваться Рабочей группой II (Арбитраж) на ее тридцать шестой сессии, которая должна быть проведена в Нью-Йорке 4–8 марта 2002 года. Рабочая группа также, возможно, пожелает просить Секретариат информировать

ровать ее о прогрессе в этой работе с целью подготовки замечаний по ее результатам на соответствующем этапе.

2. Европейская конвенция о внешне- торговом арбитраже (Женева, 21 апреля 1961 года)

Статус: Вступила в силу 7 января 1964 года (подписали 16 государств, 28 участников).

Источник: United Nations, *Treaty Series*, vol. 484, No. 7041, p. 349.

Замечания

155. Цель этой Конвенции состоит в содействии признанию и применению арбитражного процесса в качестве средства разрешения споров в отношениях между физическими и юридическими лицами различных европейских стран. Хотя Конвенция не содержит прямо выраженного требования о письменной форме арбитражного соглашения или о включении арбитражного соглашения в напечатанный документ, применительно к ней возникают по сути те же вопросы, что и вопросы, возникающие в связи с Конвенцией о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (см. пункты 148–154).

Заключения

156. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению работу, которую проводит Рабочая группа II (Арбитраж) в связи с письменной формой арбитражного соглашения согласно статье II Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений и в связи со смежными вопросами. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению, что эти вопросы будут в следующий раз рассматриваться Рабочей группой II (Арбитраж) на ее тридцать шестой сессии, которая должна быть проведена в Нью-Йорке 4–8 марта 2002 года. Рабочая группа также, возможно, пожелает просить Секретариат информировать ее о прогрессе в этой работе с целью подготовки замечаний по ее результатам на соответствующем этапе.

Примечания

^a См. также *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 17 (A/56/17 и Согл. 3)*, пункт 291.

^b Там же, пункты 292 и 293.

^c Там же, пункт 345.