



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
11 May 2020
Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Пятьдесят третья сессия
Нью-Йорк, 6–17 июля 2020 года

Будущая работа в области транспортных железнодорожных накладных

Записка Секретариата

I. Введение

1. На пятьдесят второй сессии Комиссии правительство Китайской Народной Республики представило предложение о возможной будущей работе ЮНСИТРАЛ по разработке оборотного транспортного документа для облегчения смешанных перевозок грузов, особенно железнодорожным транспортом в евроазиатском регионе¹. В этом предложении отмечалось, что в отличие от морского коносамента железнодорожная накладная (именуемая далее ЖДН) не является товарораспорядительным документом и не может использоваться для расчетов или получения финансирования по аккредитиву. Ограниченная функция ЖДН также уменьшает возможности банков и других учреждений по предоставлению финансовых услуг и ведет к увеличению финансовой нагрузки для импортеров и риска для экспортеров при инкассировании платежей².

2. Комиссия с интересом рассмотрела это предложение, которое, по ее мнению, имеет большое практическое значение для мировой торговли и, в частности, для экономического роста развивающихся стран. Вместе с тем, учитывая широкий спектр и сложность рассматриваемых вопросов, Комиссия решила в качестве первого шага просить Секретариат изучить правовые вопросы, связанные с использованием железнодорожных или иных транспортных накладных, во взаимодействии с другими соответствующими организациями, такими как Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международный комитет железнодорожного транспорта (СИТ), соответствующие региональные комиссии Организации Объединенных Наций, включая Европейскую экономическую комиссию (которая также работает над правовыми стандартами в области международных железнодорожных перевозок), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Международная торговая палата

¹ Программа работы — Возможная будущая работа в области транспортных железнодорожных накладных, предложение правительства Китайской Народной Республики (A/CN.9/998).

² Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, семьдесят четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/74/17), п. 216.



(МТП). В этой связи Комиссия просила Секретариат представить Комиссии на ее пятьдесят третьей сессии в 2020 году доклад о прогрессе, достигнутом при проведении этого исследования³.

3. В настоящей записке содержится краткая информация об исследовательской работе, проделанной Секретариатом в ответ на просьбу Комиссии, предварительных выводах, сделанных ею по итогам этой работы, и ее предложениях о дальнейших действиях для их рассмотрения Комиссией.

II. Обзор исследовательской работы Секретариата

4. Исследовательская работа, проведенная Секретариатом после пятьдесят второй сессии Комиссии, в основном заключалась в следующем: а) изучение сути этого вопроса, в частности в том, что касается текущих проектов аналогичного характера, осуществляемых на других форумах; и б) проведение консультаций с экспертами и заинтересованными организациями, главным образом путем участия в двух совещаниях групп экспертов, специально организованных с этой целью.

A. Оборотные документы в соответствии с существующими конвенциями о грузоперевозках

5. Согласно определению, содержащемуся в Руководстве ЮНСИТРАЛ для законодательных органов по обеспеченным сделкам (РЗООС), оборотный документ означает «документ, например складскую расписку или коносамент, который воплощает право на получение материальных активов и удовлетворяет требованиям обращаемости согласно правовым нормам, регулирующим оборотные документы». В РЗООС проводится различие между «оборотным документом» и «оборотным инструментом», который означает «такой инструмент, например чек или переводной вексель или простой вексель, который воплощает право на получение платежа и удовлетворяет требованиям обращаемости согласно правовым нормам, регулирующим оборотные инструменты». Оборотные документы и оборотные инструменты имеют много общих черт согласно внутреннему законодательству, включая строгие требования в отношении формы, специальные механизмы обеспечения соблюдения и обращаемость. Хотя в РЗООС не приводится определение термина «обращаемость», он используется для указания на тот факт, что права, воплощенные в оборотном документе, могут передаваться путем физической доставки документа, а также для усиления правовой защиты, предоставляемой добросовестному держателю оборотного документа от претензий, по которым заявлены возражения в связи с дефектным титулом, принадлежащим предыдущему держателю документа. Однако оборотные документы и оборотные инструменты различаются тем, что последние воплощают в себе только обещание произвести платеж, в то время как первые дают право держателю требовать доставки товара, что на практике позволяет торговцам использовать эти документы в качестве финансового обеспечения или средства для торговли лежащими в их основе товарами. Вместе с тем внутреннее законодательство отличается концептуальным пониманием характера прав, воплощенных в оборотном документе, и последствиями, которые доставка этого документа имеет для (имущественного) права собственности на товары, лежащие в его основе. Эти расхождения объясняют, почему термин «товарораспорядительные документы», хотя и распространен в одних правовых системах, неизвестен во многих других. В соответствии с РЗООС в настоящей записке используется только термин «оборотные документы».

6. Ссылка в РЗООС на «коносамент», а не на другие транспортные документы в определении термина «оборотный документ» свидетельствует о том, что в

³ Там же, *семьдесят четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/74/17)*, пп. 217 и 218.

современном праве международной торговли только (морской) коносамент признается как отвечающий требованиям обращаемости. Эта функция коносамента является результатом многовековой эволюции коммерческого права и в конечном итоге была кодифицирована во многих национальных законах о перевозке грузов и в международных документах. Хотя в предыдущих морских конвенциях по этому вопросу нет прямых разъяснений, возможность передачи права контроля над грузом путем передачи транспортного документа прямо признана в пункте 3 статьи 51 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов («Роттердамские правила»)⁴. Однако ни одна из международных конвенций о перевозке грузов другими видами транспорта, будь то воздушным⁵, автомобильным⁶ или железнодорожным⁷ транспортом, не предусматривает передачу права контроля над грузом⁸ путем передачи соответствующего транспортного документа. В пункте 5 статьи 6 Единых правовых предписаний к договору о международной железнодорожной перевозке грузов, содержащихся в приложении к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (ЦИМ — КОТИФ)⁹, даже прямо предусмотрено, что «накладные не имеют силы коносамента».

7. Описанная выше ситуация могла бы измениться, если бы вступила в силу Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов («Конвенция МСПГ»)¹⁰, поскольку эта конвенция предусматривает обращаемость документов смешанной перевозки. Однако Конвенция МСПГ не была ратифицирована достаточным числом сторон. Впоследствии в 1992 году Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Международная торговая палата (МТП) разработали правила смешанных перевозок. Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанной перевозки («Правила ЮНКТАД/МТП»)¹¹ предусматривают выдачу как оборотных, так и необоротных транспортных документов и часто включаются путем отсылки в транспортные документы, такие как типовые

⁴ Документ Организации Объединенных Наций [A/RES/63/122](#), приложение (с исправлениями в C.N.563.2012 и C.N.105.2013).

⁵ Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, Варшава, 12 октября 1929 года (League of Nations Treaty Series, vol. 137, p. 1), с поправками, принятыми в Гааге 28 сентября 1955 года, и поправками, внесенными Протоколом № 4, Монреаль, 25 сентября 1975 года (ICAO Doc. 7632). См. также Конвенцию для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, Монреаль, 28 мая 1999 года (United Nations Treaty Series, vol. 22249, p. 309).

⁶ Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (Женева, 19 мая 1956 года) (United Nations Treaty Series, vol. 399, p. 189) с поправками, внесенными Протоколом 1978 года (КДПГ).

⁷ Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) (9 мая 1980 года) с поправками в соответствии с Протоколом о внесении изменений от 3 июня 1999 года (www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/). КОТИФ применяется более чем в 50 государствах, главным образом в Европе, Северной Африке и на Ближнем Востоке. Вторым основным соглашением, касающимся железнодорожного транспорта, является Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (1 ноября 1951 года) с изменениями и дополнениями от 1 июля 2019 года, разработанное Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД). СМГС применяется в 29 странах, в основном в Азии и Восточной Европе.

⁸ Право контроля, как это указано в пункте 1 статьи 50 Роттердамских правил, включает следующее: а) право давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки; б) право получения груза в запланированном порту захода или, при сухопутной перевозке, в любом месте на маршруте следования; и с) право заменять грузополучателя любым другим лицом, включая контролируемую сторону.

⁹ Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов, приложение В к КОТИФ (ЦИМ-КОТИФ), с поправками, внесенными Протоколом о внесении изменений 1999 года (www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/).

¹⁰ Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 года), документ ООН TD/MT/CONF/16 (заверенная подлинная копия).

¹¹ Документ Организации Объединенных Наций [TRADE/WP.4/INF.117/CORR.1](#).

коносаменты, разработанные ФИАТА¹². Однако Правила ЮНКТАД/МТП носят договорный характер, и неясно, сколько стран будут признавать обращаемость транспортного документа смешанной перевозки только на основе договорного положения, если договор перевозки не включает морскую перевозку.

8. Что касается конкретных видов транспорта, то Секретариату не известно о каких-либо попытках включения оборотных транспортных документов в существующие конвенции, регулирующие международную воздушную и автомобильную перевозку грузов. Эксперты в области железнодорожного транспорта, с которыми консультировался Секретариат, отметили, что стороны договора перевозки, регулируемого ЦИМ-КОТИФ, могли бы использовать дубликат ЖДН в качестве оборотного транспортного документа («договорный коносамент») и что в ЦИМ-КОТИФ следовало бы уже предусмотреть такую возможность. Стороны могли бы достичь такого результата, договорившись о конкретных отступлениях от стандартных правил ЦИМ-КОТИФ, например, предусмотрев: а) что только предъявитель дубликата ЖДН, действуя добросовестно, должен иметь право распоряжения согласно статьям 18 и 19 ЦИМ-КОТИФ и что перевозчик, если обстоятельства препятствуют перевозке или доставке, должен выполнять инструкции только при предъявлении дубликата ЖДН; и б) что перевозчик должен сдать груз против сдачи дубликата ЖДН. Однако такое договорное решение будет возможным только в договорах, подпадающих под действие ЦИМ-КОТИФ, и не будет применимым в области, подпадающей под действие Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), а также при трансконтинентальных железнодорожных перевозках между Европой и Азией и наоборот, поскольку, как представляется, СМГС не обладает такой же гибкостью.

В. Постоянные усилия по модернизации и унификации железнодорожного права

9. Большая часть международных железнодорожных перевозок осуществляется между Европой и Азией в соответствии либо с ЦИМ-КОТИФ, либо с СМГС. В целях содействия правовой совместимости и унификации железнодорожных транспортных документов при поддержке двух железнодорожных организаций, курирующих эти соглашения, а именно ОТИФ и ОСЖД, СИТ в 2006 году разработал стандартную накладную ЦИМ/СМГС, а с июля 2019 году технические спецификации электронной накладной ЦИМ/СМГС стали доступны для использования¹³. Ожидается, что после широкого применения накладной ЦИМ/СМГС на практике она значительно облегчит транзит грузов через территории, подпадающие под действие ЦИМ-КОТИФ и СМГС, без необходимости переоформления грузов между этими территориями. Накладные ЦИМ/СМГС предусматривают сдачу груза грузополучателю и в настоящее время не являются оборотными накладными.

10. Более широкие усилия по унификации в настоящее время предпринимаются под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), которая в ноябре 2009 года учредила в рамках своей Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) группу экспертов с мандатом на разработку положений единого железнодорожного права (ЕЖП)¹⁴. Группа экспертов, рассчитывающая на активное участие ОТИФ, ОСЖД, СИТ и ряда других ключевых заинтересованных сторон в железнодорожной отрасли, с тех пор провела ряд совещаний и в итоге разработала проект конвенции о

¹² См. [Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading](#).

¹³ С техническими характеристиками электронной накладной ЦИМ/СМГС можно ознакомиться по адресу www.cit-rail.org/media/files/documentation/freight/cim/e-fb_cim-smgs_en_2019-07-01.pdf?cid=120604.

¹⁴ См. ЕЭК ООН, «К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евроазиатских транспортных коридорах; позиционный документ Рабочей группы по железнодорожному транспорту» (ECE/TRANS/2011/3).

договоре перевозки, охватывающий широкий круг вопросов существа, в том числе транспортные документы, обязательства сторон и ответственность за утрату или повреждение и доставку грузов¹⁵.

11. Цель ЕЖП заключается в том, чтобы предоставить «железнодорожным транспортным предприятиям и их клиентам возможность заключать для выбранных ими международных (в частности, европейско-азиатских) железнодорожных грузоперевозок единственный сквозной договор на перевозку и согласовывать в этом договоре применение единственного международного правового режима (решение о применении)¹⁶». Вопрос о том, как именно будет действовать ЕЖП в сочетании с существующими конвенциями (а также вопрос о том, необходим ли для этого новый международный документ обязательного характера), относится к числу вопросов, находящихся на рассмотрении группы экспертов¹⁷.

12. В своем первоначальном варианте ЕЖП не предусматривало наличие оборотных накладных. Предложение о включении соответствующих положений было представлено двадцать первой сессии группы экспертов (Женева, 16–18 октября 2019 года)¹⁸. Эти положения, которые еще не предусматривают электронный вариант ЖДН, еще предстоит рассмотреть группе экспертов¹⁹.

С. Консультации, организованные Секретариатом

13. После пятьдесят второй сессии Комиссии Секретариат организовал два мероприятия, посвященные обсуждению путей разработки оборотных транспортных документов, которые могли бы использоваться при железнодорожной перевозке грузов, и принял в них участие. В нижеследующих пунктах содержится краткая информация об этих консультациях и предварительных выводах, сделанных по их итогам.

1. Симпозиум высокого уровня по использованию железнодорожной накладной и будущим правовым рамкам в международной торговле (Чунцин (Китай), 11–12 декабря 2019 года)

14. Первое обсуждение этого предложения группой экспертов было проведено в связи с Симпозиумом высокого уровня по использованию железнодорожной накладной и будущим правовым рамкам в международной торговле (далее «Чунцинский симпозиум»), который был совместно организован министерством торговли (МОФКОМ) Китая, другими китайскими государственными учреждениями и Секретариатом ЮНСИТРАЛ в Чунцине (Китай) 11–12 декабря 2019 года при поддержке муниципального правительства Чунцина.

15. Первый день Чунцинского симпозиума был открыт для всех участников и включал обсуждения в рамках четырех дискуссионных групп, в состав которых входили видные местные и международные эксперты, представляющие международные межправительственные и деловые организации (ЮНКТАД, ЕЭК ООН, СИТ, ФИАТА, Международный морской комитет (ММК), МТП), специалисты-практики и представители научных кругов. Первое коллективное обсуждение было посвящено актуальным проблемам железнодорожного транспорта с

¹⁵ Самый последний вариант проекта ЕЖП содержится в документе «К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евроазиатских транспортных коридорах: Проект соответствующих правовых положений» (ECE/TRANS/2016/15).

¹⁶ См. ЕЭК ООН, «Презентация единого железнодорожного права (ЕЖП) как нового правового инструмента ЕЭК ООН для международных железнодорожных грузоперевозок» (Информационная записка о ЕЖП).

¹⁷ См. ЕЭК ООН, «Варианты преобразования единого железнодорожного права в юридически обязательный документ — единое железнодорожное право как конвенция о договоре перевозки» (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5).

¹⁸ См. ЕЭК ООН, «Предложение в отношении положений об оборотном транспортном документе в рамках ЕЖП» (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/16).

¹⁹ Доклад Группы экспертов по единому железнодорожному праву о работе ее двадцать первой сессии (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/14).

точки зрения торговых компаний и отрасли материально-технического обеспечения. Эксперты обратили внимание на увеличение объема железнодорожных перевозок грузов и ограниченную значимость ЖДН для поддержки заявок торговых компаний на финансирование экспорта/импорта, поскольку ЖДН не является оборотным документом, приемлемым для банков. В ходе второго коллективного обсуждения эксперты компаний по материально-техническому обеспечению, портовых операторов и банков представили обзор инновационных путей решения проблем, выявленных в рамках первого коллективного обсуждения, и описали связанные с ними трудности, препятствия и возможные правовые риски. Было отмечено, что во внутригосударственной практике некоторые экспедиторы выдают документы на перевозку по железной дороге, предназначенные для выполнения функции обрачаемости коносамента, используя так называемую двуединую систему, в соответствии с которой ЖДН применяется для целей транспортировки и таможенной очистки, а транспортный документ экспедитора — для доступа к финансированию, а именно для контроля за грузом путем заключения договоров с перевозчиками, портами и торговыми компаниями. Вместе с тем была выражена обеспокоенность по поводу того, что существующие правовые режимы ЖДН могут создавать правовые риски для предъявителя такого документа, такие как невозможность обеспечить соблюдение его прав в отношении третьей стороны. В ходе третьего коллективного обсуждения были рассмотрены вопросы координации и сотрудничества между международными железнодорожными субъектами. Эксперт СИТ рассказал о работе по согласованию железнодорожных правил и формальностей, связанных с ЖДН, между двумя основными железнодорожными организациями ОТИФ и ОСЖД, которая повысила совместимость железнодорожных режимов и эффективность перевозок. Эксперт ЕЭК ООН разъяснил работу ЕЭК ООН в области ЕЖП, которая может включать тему передаваемости и обрачаемости ЖДН. Заслушав резюме предложения, представленного правительством Китая, и обсуждений по нему на пятьдесят второй сессии ЮНСИТРАЛ, эксперты четвертой дискуссионной группы обсудили возможную будущую работу.

16. Во второй день эксперты ЮНСИТРАЛ, СИТ, ММК, ЕЭК ООН, ЮНКТАД, МТП, ФИАТА и других международных организаций обсудили с местными экспертами, приглашенными МОФКОМ, возможные направления будущей работы ЮНСИТРАЛ в ходе закрытого заседания. Было высказано мнение, что работа, проводимая железнодорожными и другими международными организациями, особенно в рамках ОСЖД и ЕЭК ООН, по внесению изменений в правила, касающиеся доказательной функции ЖДН и контроля грузов, могла бы обеспечить основу для функционирования железнодорожных транспортных документов в качестве оборотных документов, которые могли бы приниматься банками. Было также отмечено, что доказательственная функция транспортных документов будет иметь существенное значение для банков, для которых «чистый» транспортный документ и способность предъявителя требовать сдачи груза имеют первостепенное значение как средство осуществления контроля за грузом. Для совершенствования действующих железнодорожных правил существуют определенные возможности. Потенциальные альтернативные решения (не обязательно взаимоисключающие) включают «двуединую» модель или документ смешанной перевозки, имеющий характер товарораспорядительных документов, приемлемых для банков, однако эта модель сопряжена со значительными правовыми рисками в отсутствие ее прямого признания в соответствии с международными правилами. Было также отмечено, что новые технологии, такие как технология распределенного реестра (TRP), могут обеспечить средства для дополнения традиционных правил, касающихся вышеуказанных вопросов. Кроме того, было отмечено, что многие компании по материально-техническому обеспечению и финансовые учреждения разрабатывают экспериментальные электронные платформы для мониторинга перевозки грузов и соответствующего финансирования торговых компаний. В будущем в любой нормотворческой работе должно учитываться использование электронных документов, выпускаемых этими платформами.

17. Завершая совещание, Секретариат объявил о своем намерении созвать до начала пятьдесят третьей сессии Комиссии еще одно совещание группы экспертов, в котором с учетом их опыта и мандата в области железнодорожного транспорта вновь должны принять участие ЕЭК ООН, ОТИФ, ОСЖД и СИТ. Было достигнуто согласие с тем, что на следующем совещании группы экспертов будут, в частности, обсуждаться следующие основные вопросы: а) современная банковская практика, касающаяся приемлемости необоротных транспортных документов в документарных кредитных сделках; и б) возможная реакция банковского сектора на те предложения, которые были выдвинуты на Чунцинском симпозиуме, в частности на предложение о том, что возможным решением трудностей, с которыми сталкиваются торговые компании при получении финансирования для внешнеторговых операций, предусматривающих перевозку грузов по железной дороге, могла бы стать разработка документа смешанной перевозки, имеющего характер товарораспорядительных документов, приемлемых для банков, без ущерба для существующих режимов ответственности перевозчиков. Последний момент особенно важен с учетом широких расхождений между нормами ответственности и денежными пороговыми лимитами в существующих международных конвенциях по одновидовым перевозкам и неудовлетворительного прошлого опыта, связанного с попытками установить единый режим ответственности для смешанных перевозок.

2. Совещание группы экспертов по использованию железнодорожных накладных и возможной будущей работе ЮНСИТРАЛ над товарораспорядительными документами в области смешанных перевозок (15–16 апреля 2020 года)

18. В целях дальнейшего обсуждения идей, выдвинутых на Чунцинском симпозиуме, и оказания Секретариату помощи в формулировании конкретных предложений относительно возможной будущей работы ЮНСИТРАЛ в этой области Секретариат организовал второе совещание группы экспертов 15–16 апреля 2020 года. Совещание проходило в режиме видеоконференции в связи с мерами, принятыми государствами и Организацией Объединенных Наций в ответ на пандемию коронавирусной болезни 2019 года (COVID-19).

19. В совещании группы экспертов приняли участие более 20 экспертов, представлявших ЮНКТАД, ЕЭК ООН, ОТИФ, Банковскую комиссию МТП, СИТ, ФИАТА, ММК, МОФКОМ, Национальную администрацию железных дорог Китая (НАЖК), компанию «China Merchants Group», Промышленно-торговый банк Китая, а также специалисты-практики и представители научных кругов. Экспертам было предложено рассмотреть, в частности, следующие вопросы: реакция железнодорожной отрасли и соответствующих организаций на растущий спрос пользователей железных дорог на импортные/экспортные кредиты; необоротные транспортные документы в международной практике документарного кредитования; совместимость транспортных документов экспедиторов с существующими железнодорожными правилами; содержание и функции транспортных документов в качестве оборотных документов; и взаимосвязь между международно-правовой базой для документов смешанной перевозки и существующими конвенциями.

20. Было сообщено, что в ответ на растущий спрос со стороны пользователей железных дорог на импортные/экспортные кредиты китайские транспортные предприятия полагаются на транспортные документы, выдаваемые экспедиторами (известные как «экспедиторские железнодорожные накладные», выполняющие функции договорного коносамента для смешанных перевозок грузов полностью или частично по железной дороге) для целей финансирования, наряду с ЖДН, выдаваемой перевозчиком и используемой для перевозки грузов. Было подчеркнуто, что экспедиторская железнодорожная накладная является новым документом, не зависящим от ЖДН. Эксперты далее сообщили о практике использования железнодорожными перевозчиками одного экземпляра ЖДН в качестве «свидетельства о сдаче груза» и получения ими согласия клиентов и

банков на его использование в качестве способа сдачи груза. Вместе с тем было отмечено, что такая практика играет лишь ограниченную роль в силу: а) наличия рисков, возникающих в связи с механизмом доставки железнодорожным транспортом (например, сдача груза только фактическому грузополучателю); б) отсутствия правовой поддержки имущественного права, воплощенного в ЖДН; и с) отсутствия устоявшейся практики использования ЖДН для поддержки выдачи аккредитивов.

21. Было отмечено, что после проведения широких исследований для более глубокого понимания фактических потребностей пользователей железных дорог и ограничений, усматриваемых ими в действующей системе ЖДН, НАЖК продвигает решение этого вопроса в рамках ОСЖД, которая на сорок седьмой сессии своей Конференции министров в июне 2019 года приняла решение о создании Временной рабочей группы по вопросам придания ЖДН функциональности товарораспорядительных документов («Рабочая группа ОСЖД») с участием 10 стран — членов ОСЖД (Азербайджана, Беларуси, Венгрии, Грузии, Казахстана, Китая, Монголии, Польши, России и Украины). Первое совещание Рабочей группы ОСЖД состоялось в феврале 2020 года в Варшаве. В настоящее время эта Рабочая группа ОСЖД запрашивает мнения государств — членов ОСЖД в отношении выбора «единого» или «двуединого» подхода к решению данного вопроса. Следующими шагами ОСЖД были, в частности: а) определение общей проблемы использования товарораспорядительных документов при международных железнодорожных грузовых перевозках; б) уточнение того, какой механизм контроля за грузами следует применять при использовании товарораспорядительных документов; с) предложение основных элементов накладной СМГС для придания ей функциональности товарораспорядительного документа; и d) представление конкретных предложений по устранению основных препятствий в инструментах, предусмотренных в СМГС.

22. Эксперты отметили, что в ЦИМ-КОТИФ ЖДН также рассматриваются в качестве необоротных транспортных документов. До настоящего времени ОТИФ (действующая в качестве хранителя ЦИМ-КОТИФ) не получала никаких просьб о рассмотрении вопроса «обращаемости железнодорожных транспортных документов» ни от какого-либо государства — члена ОТИФ, ни от какой-либо железнодорожной ассоциации. Однако ОТИФ приняла решение рассмотреть вопрос об оборотных документах на железнодорожном транспорте с учетом различных международных инициатив. На данном этапе вопрос об оборотных документах на железнодорожном транспорте был включен в план работы Рабочей группы экспертов по правовым вопросам под эгидой ОТИФ, однако конкретных мероприятий пока не запланировано.

23. Применительно к финансовому сектору эксперты отметили, что китайские банки определили характер ЖДН как источник дополнительных правовых рисков. Сравнение оборотных и необоротных транспортных документов показало, что оборотные транспортные документы являются более удобными для банков, поскольку они позволяют держателю эффективно контролировать груз. В результате банки, скорее всего, будут предлагать больше кредитных возможностей и более благоприятную кредитную политику для клиентов. При отсутствии оборотного транспортного документа кредит будет предоставляться главным образом на балансовой основе с учетом кредитоспособности заявителя и наличия личных гарантий. Нежелание банковского сектора принимать чисто договорные альтернативы торговой документации, признанной законом, было продемонстрировано на примере электронных коносаментов или других документов, которые, согласно глобальному обследованию МТП, были приняты лишь 24 процентами банков, отчасти из-за отсутствия соответствующего законодательства.

24. Было отмечено, что в соответствии с Унифицированными правилами и обычаями для документарных аккредитивов (УПО 600) в подтверждение аккредитива принимаются необоротные транспортные документы и что железнодорожный транспортный документ с пометкой «дубликат» принимается банками в качестве оригинала. Однако, учитывая договорный и необязательный характер

УПО, такая гибкость имеет несущественное практическое значение до тех пор, пока ЖДН не будет признана по закону в качестве оборотного документа.

25. Эксперты заслушали подробное сообщение о том, каким образом существующие положения ЦИМ-КОТИФ могут применяться в поддержку договорных соглашений, позволяющих использовать ЖДН, предусмотренную в ЦИМ-КОТИФ, в качестве оборотного транспортного документа (см. п. 8 выше). Согласно этому предложению, дубликат ЖДН, предусмотренной в ЦИМ-КОТИФ, может использоваться в качестве «договорного коносамента» при условии, что стороны договора перевозки и грузополучатель согласились с этим. В этой связи была сделана ссылка на доказательственную силу ЖДН, предусмотренной в ЦИМ-КОТИФ (Правила ЦИМ-КОТИФ, пп. 1 и 2 ст. 12), в частности на ее роль в качестве доказательства *prima facie*: а) заключения и условий договора перевозки; б) принятия груза; в) состояния груза и его упаковки, указанных в ЖДН или, при отсутствии таких указаний, его внешнего хорошего состояния на момент его принятия к перевозке; и д) точности указаний, сделанных в ЖДН относительно числа грузовых мест, их разметки и номеров, а также веса груза брутто или выраженного в других единицах измерения количества груза.

26. Было отмечено, что для выполнения функции оборотного транспортного документа, доказательная сила ЖДН, предусмотренной в ЦИМ-КОТИФ, должна быть усилена, с тем чтобы перевозчик не мог опровергнуть вышеуказанные презумпции в отношении: а) указанного в ЖДН и действующего добросовестно грузополучателя, которому был вручен дубликат ЖДН; и б) любой третьей стороны, которой был передан дубликат ЖДН. Между сторонами договора перевозки должно быть достигнуто соглашение (зафиксированное в ЖДН и ее дубликате), с тем чтобы перевозчик мог принять на себя большую ответственность и более обременительные обязательства, чем те, которые предусмотрены в ЦИМ-КОТИФ.

27. Кроме того, стороны должны договориться о том, что право распоряжения грузом будет иметь только действующий добросовестно предъявитель дубликата ЖДН, предусмотренной в ЦИМ-КОТИФ (а не грузоотправитель или грузополучатель). Затем стороны договора могут заключить соответствующее соглашение и включить в него указание на ЖДН и его дубликат, отметив, что передача дубликата ЖДН, в котором подтверждена сдача груза, будет являться квитанцией о приемке груза. Было указано на то, что перевозчик будет нести ответственность за ущерб, причиненный предъявителю дубликата ЖДН, если он сдаст груз стороне, не являющейся предъявителем, который действовал добросовестно.

28. Эксперты согласились с тем, что одно из основных преимуществ этого предложения заключается в отсутствии необходимости внесения каких-либо поправок в ЦИМ-КОТИФ, что, по мнению ОТИФ, займет много времени. Вместе с тем эксперты отметили также, что такой механизм в настоящее время может функционировать только в регионе, подпадающем под действие ЦИМ-КОТИФ, и не может применяться в регионе, подпадающем под действие СМГС, и в трансконтинентальных железнодорожных перевозках между Европой и Азией и наоборот, по крайней мере до тех пор, пока эти две системы не станут совместимыми между собой (см. пп. 10–12 выше).

29. Касаясь вопроса совместимости транспортных документов экспедиторов с действующими железнодорожными правилами, эксперты уделили особое внимание роли оборотного транспортного коносамента смешанной перевозки ФИАТА («накладная смешанной перевозки ФИАТА»). Эксперты отметили, что ежегодно выдается более 1 млн. экземпляров накладной смешанной перевозки ФИАТА. Банковская комиссия МТП пришла к выводу, что эти накладные соответствуют Правилам ЮНКТАД/МТП и широко признаны банками во всем мире при проведении операций с аккредитивами в рамках УПО 600. Они могут выдаваться в оборотной форме, а также представляться в обмен на груз.

30. Кроме того, была разъяснена роль накладных смешанной перевозки ФИАТА в «двуединой» системе по сравнению с ролью ЖДН. Эксперт ФИАТА

отметил, что накладные смешанной перевозки ФИАТА выдаются не по договору железнодорожных перевозок, а операторами смешанных перевозок (ОСП) в качестве оборотного документа по договору смешанной перевозки между ОСП и их клиентами. Грузоотправитель и грузополучатель (или сторона по их приказу) в накладных смешанной перевозки ФИАТА являются фактическими грузоотправителем и грузополучателем (или стороной по их приказу) по договору смешанной перевозки (как правило, продавец и покупатель по договору купли-продажи). Накладные смешанной перевозки ФИАТА используются совместно с ЖДН, которые не являются оборотными документами и выдаются железнодорожными операторами в соответствии с договором железнодорожной перевозки между ОСП и железнодорожными операторами. Грузоотправителем и грузополучателем в ЖДН являются ОСП или их агенты. В то время как правила сдачи груза в соответствии с накладными смешанной перевозки ФИАТА предполагают передачу одного подлинного экземпляра накладной смешанной перевозки ФИАТА и/или подтверждение идентификационных данных грузополучателя, сдача груза в соответствии с ЖДН производится только против подтверждения идентификационных данных грузополучателя.

31. По мнению эксперта ФИАТА, использование накладной смешанной перевозки ФИАТА в сочетании с ЖДН в рамках «двуединого» подхода дает ряд преимуществ с учетом того, что: а) накладная смешанной перевозки ФИАТА соответствует УПО 600 и получила широкое признание банковских учреждений во всем мире при проведении сделок с аккредитивами; б) накладная смешанной перевозки ФИАТА широко использовалась при перевозках по принципу «от двери до двери», что отражает тенденцию развития логистических услуг и способствует более рациональной оперативной деятельности для всех заинтересованных сторон; и с) железнодорожный оператор может поддерживать свой нынешний порядок работы. Тем не менее, эксперты особо отметили несколько препятствий для использования накладной смешанной перевозки ФИАТА в сочетании с ЖДН. Во-первых, накладная смешанной перевозки ФИАТА, выполняющая функцию оборотного документа, во многих юрисдикциях прежде всего основана на ее условиях, а именно на договорном соглашении между ОСП и его клиентом, а не на какой-либо международной конвенции или национальном законодательстве. Во-вторых, не совсем ясно, признают ли банки и суды в разных юрисдикциях действительность накладных смешанной перевозки ФИАТА в качестве оборотного документа, аналогичного коносаменту, когда он используется для одного вида перевозки, помимо морской перевозки. В-третьих, в некоторых юрисдикциях, в основном в некоторых странах СМГС, грузополучатель и/или грузоотправитель в ЖДН должен быть фактическим грузополучателем и/или грузоотправителем по договору железнодорожной перевозки (в большинстве случаев продавец и покупатель по договору купли-продажи), и в соответствии с СМГС в ЖДН не разрешается указывать ОСП в качестве грузополучателя и/или грузоотправителя.

32. Эксперты обсудили связь между возможным новым документом, посвященным оборотным документам смешанной перевозки, и существующими конвенциями о грузоперевозках, особенно понятие «двуединого» подхода, касающегося только транспортных документов, которые могут применяться к железнодорожным перевозкам, но не исключительно к ним. Было достигнуто согласие в отношении того, что спрос участников торговли на перевозки «от двери до двери» в сочетании с их потребностями в финансировании позволяют предположить, что международная торговля могла бы получить пользу от наличия оборотного транспортного документа также и для наземных перевозок. В этой связи эксперты обсудили работу над оборотной ЖДН в рамках ЕЖП, которая в настоящее время разрабатывается ЕЭК ООН (см. пп. 10–12 выше). Было отмечено, что в соответствии с дополнительными положениями, представленными в 2019 году, железнодорожные накладные могут также служить оборотным документом. Было высказано мнение о том, что выбор в пользу использования таких оборотных ЖДН путем определения предпочтения согласно ЕЖП может быть простым решением для торговых партнеров вдоль железнодорожного коридора

Китай-Европа. Было также отмечено, что существующий единый железнодорожный документ, а именно ЖДН согласно ЦИМ/СМГС (см. п. 9 выше) может также служить гибким инструментом и оперативно функционировать параллельно с применением «двуединого» подхода, если существует возможность включения дополнительных функций оборотного документа в дубликат ЖДН согласно ЦИМ/СМГС.

33. Эксперты согласились с тем, что эффективным и прагматичным решением мог бы стать чисто договорный механизм, который в некоторой степени воспроизводит функцию оборотных документов. Вместе с тем были также высказаны опасения по поводу того, что без законодательного признания передача третьей стороне прав и обязательств, вытекающих из договора перевозки и подтверждаемых «договорным оборотным транспортным документом», может быть сопряжена с трудностями в силу принципа недопустимости вмешательства третьих сторон в договорные отношения. В этой связи несколько экспертов высказали мнение о том, что оборотный документ смешанной перевозки должен регулироваться законодательством, на национальном уровне, а в идеале — на международном уровне.

34. Эксперты обсудили также взаимосвязь между оборотным документом и ответственностью перевозчика. С учетом многообразия режимов ответственности предпочтение было отдано системе, которая регулирует только функцию обращаемости транспортного документа и опирается на существующие документы, касающиеся либо только одновидовых перевозок, либо частично одновидовых перевозок, при рассмотрении вопроса об ответственности за утрату или повреждение груза. Эксперты неоднократно ссылались на накладные смешанной перевозки ФИАТА и Правила ЮНКТАД/МТП, а также на Роттердамские правила в качестве возможных моделей сетевого режима ответственности.

35. В ходе обсуждения оборотных документов, признанных в действующих международных конвенциях, эксперты рассмотрели также взаимосвязь между договором купли-продажи и договором перевозки. Было вновь обращено внимание на то, что коносаменты могут быть «оборотными» и «необоротными». В первых случаях коносамент на предъявителя или ордерный коносамент может быть продан нескольким последовательным покупателям путем передачи и индоссамента, в то время как необоротный (или «прямой») коносамент выдается указанным грузополучателям при отсутствии возможности передачи основных прав, однако требование о физической передаче коносамента все же предусматривает документарное обеспечение, которое отличается от обычной морской накладной.

36. Было высказано мнение о том, что преодоление существующих недостатков ЖДН требует тщательного учета реальных потребностей торговых компаний. Действительно, функцию обеспечения сохранности груза и контроля за ним относительно легко воспроизвести, добавив в транспортный документ положение о предъявлении груза, и для этой цели не потребуется никакого оборотного транспортного документа. Оборотные транспортные документы, в свою очередь, действительно необходимы для более сложных сделок, например, когда требуется независимое документарное обеспечение, если предусматривается продажа транзитного груза или если сторонам требуется финансирование торговых операций. Преимущество оборотного транспортного документа заключается в том, что покупатели могут продавать транзитный груз, поскольку этот документ позволяет получать контроль за грузом и независимое документарное обеспечение, что особенно важно для торговли сырьевыми товарами в силу наличия у покупателей, продавцов и банков возможности извлекать выгоду из независимого документарного обеспечения.

37. Эксперты также обсудили использование электронных транспортных документов. Было признано, что в некоторых системах используются электронные коносаменты с помощью современных технологий, однако до сих пор нет электронного эквивалента в широко распространенном коммерческом обороте.

Эксперты отметили различные документы, разработанные ЮНСИТРАЛ в этой области, и согласились с тем, что наибольшие трудности при разработке электронных альтернатив оборотным транспортным документам связаны с воспроизведением функции электронных записей в качестве оригинала, разработкой электронного механизма идентификации владельца электронных записей и созданием механизма обращаемости электронных записей, воспроизводящего владение традиционными документами. Первые два аспекта не вызывают особых проблем, поскольку они уже рассматривались в таких более ранних документах ЮНСИТРАЛ, как Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле²⁰ и Конвенция Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах²¹. Правовые стандарты, касающиеся аспектов электронной обращаемости, также рассматривались в более поздних документах, таких как Роттердамские правила и Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях (ТЗЭПЗ)²².

38. До сих пор модели обеспечения обращаемости в электронной среде с использованием надежного решения в отношении третьих сторон, а именно электронных реестров, широко применялись в финансовом секторе в связи с его закрытым характером, предусматривающим удостоверение подлинности идентификационных данных всех участников. Такой порядок отличается от перевозки грузов, когда необходимо заключать сделки, предусматривающие принудительное исполнение в отношении третьих сторон, которые, возможно, не являются участниками торговой системы, основанной на реестре. Это может создавать проблему в тех случаях, когда применимое законодательство, возможно, не признает электронную эквивалентность электронного коносамента. Помимо электронных реестров, еще одной моделью обеспечения обращаемости в электронной среде является использование электронных «опознавательных знаков» для воспроизведения материальных документов. До более широкого использования технологии распределенного реестра (ТРР) через цепочки блоков в последние годы существовали опасения по поводу проблем, связанных с созданием электронных «опознавательных знаков» с точки зрения обеспечения целостности и единственности. ТРР может обеспечить более широкое и безопасное использование электронных передаваемых записей.

39. В документах ЮНСИТРАЛ, в частности в Роттердамских правилах и ТЗЭПЗ, была предусмотрена возможность использования любой из этих моделей. Центральным элементом Роттердамских правил является понятие «право контроля» и связанные с ним положения, которые создают функциональную эквивалентность физическому владению оборотным транспортным документом, признавая при этом автономию сторон в разработке правил обеспечения безопасности и других мер, необходимых для функционирования выбранной ими системы. Аналогичные положения можно найти в ТЗЭПЗ.

40. Еще одним документом, который прямо предусматривает использование электронных транспортных документов, является Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной²³. Однако этот Протокол предусматривает лишь стандарты обеспечения целостности и удостоверения подлинности электронных накладных и не содержит положений о возможности передачи.

41. В заключение было выражено согласие с тем, что в настоящее время ни в одном международном документе прямо не признаются оборотные документы смешанной перевозки, охватывающие железнодорожные перевозки, даже если в

²⁰ Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.99.V.4.

²¹ Конвенция Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах (Нью-Йорк, 23 ноября 2005 года) (United Nations, *Treaty Series*, vol. 2898, p. 3).

²² Издание Организации Объединенных Наций в продаже под № R.17.V.5.
https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/mletr_ebook_e.pdf.

²³ Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающийся электронной накладной (Женева, 20 февраля 2008 года) (United Nations, *Treaty Series*, vol. 2767, p. 23).

некоторых из них (ЦИМ-КОТИФ) могут быть предусмотрены договорные решения. Законодательное признание оборотного документа смешанной перевозки было бы хорошо воспринято банками и соответствующими участниками финансирования торговли и могло бы сыграть важную роль в содействии предоставлению услуг по доставке грузов «от двери до двери». Было достигнуто согласие с тем, что цель любой возможной будущей нормотворческой работы должна заключаться прежде всего в решении вопроса об обращаемости транспортных документов и недопущении вмешательства в режим ответственности, который в обязательном порядке применяется в соответствии с существующими конвенциями. В то же время эксперты отметили, что им известно об уже предпринятых и продолжающихся широких усилиях ЕЭК ООН по унификации и модернизации железнодорожного права и поощрению правовой совместимости между регионами, подпадающими под действие ЦИМ-КОТИФ и СМГС (см. пп. 9–12 и 25–28 выше). Было отмечено, что включение вопроса об обращаемости ЖДН может также способствовать выработке решения выявленных проблем. Будущая работа ЮНСИТРАЛ над оборотными транспортными документами должна быть направлена на обеспечение их совместимости с отраслевыми решениями, разрабатываемыми в других местах, и в идеале содействовать их окончательной разработке и реализации на практике.

III. Будущая работа Секретариата

42. Исследовательская работа и консультации, проведенные к настоящему времени Секретариатом, показали, что, по всей видимости, существует спрос на оборотные транспортные документы, которые могли бы охватывать перевозку груза другими видами транспорта, помимо морской перевозки, в частности железнодорожную перевозку. Если Комиссия согласится с этой оценкой, то она, возможно, сочтет, что благодаря своему признанному авторитету в области разработки глобальных документов по транспортному праву и электронной торговле, о чем свидетельствует обширная кодификация практики, касающейся функции доказательности и обращаемости транспортных документов (в том числе в электронной форме), являющейся результатом принятия Роттердамских правил, а также благодаря принятию весьма значимых текстов в области электронной торговли (самый последний — ТЗЭПЗ), ЮНСИТРАЛ является весьма подходящим органом для разработки единообразного режима для таких оборотных транспортных документов смешанной перевозки с учетом существующих конвенций, правил и деловой практики.

43. Комиссия, возможно, также пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности проведения такой работы с использованием так называемого двуединого подхода, при котором предусматриваемый оборотный документ в конечном итоге будет сосуществовать с документами одновидовой перевозки без вмешательства в режимы ответственности, применяемые в обязательном порядке в соответствии с существующими международными конвенциями. Такая работа могла бы охватывать виды транспортных документов (оборотные и необоротные), выдачу и содержание транспортных документов, права и обязанности перевозчиков или ОСП в отношении содержания и доказательной функции документов, сдачу грузов и электронные транспортные документы. Включение электронных транспортных документов могло бы быть особенно своевременным для поддержки новых видов системы поставок и моделей материально-технического обеспечения, которые, как ожидается, будут разработаны в ответ на широкомасштабные сбои в работе коммерческих предприятий, вызванные пандемией COVID-19.

44. Если Комиссия одобрит вышеизложенные предложения, то она, возможно, пожелает обратиться к Секретариату с просьбой начать подготовительную работу по разработке нового международного документа по оборотным транспортным документам смешанной перевозки грузов, который можно было бы использовать также для договоров, не связанных с морской перевозкой грузов.

Первоначальная работа Секретариата могла бы проводиться в форме совещаний групп экспертов и, при наличии ресурсов, коллоквиума ЮНСИТРАЛ. Комиссия может также уполномочить Секретариат провести широкие консультации с государствами-членами во всех географических регионах, в частности с теми государствами, в которых могут действовать особые правовые или нормативные требования в отношении внедрения такого оборотного транспортного документа. Комиссия, возможно, пожелает просить Секретариат представить Комиссии на ее пятьдесят четвертой сессии в 2021 году доклад о ходе работы, в том числе о предварительном проекте нового документа, посвященного документам смешанной перевозки. Комиссия, возможно, пожелает также уделить этой теме первоочередное внимание, с тем чтобы она была поручена первой освободившейся рабочей группе.

45. Комиссия, возможно, пожелает далее просить Секретариат работать в тесном взаимодействии и сотрудничестве со всеми соответствующими международными организациями, в частности с ЕЭК ООН, ОТИФ, ОСЖД и СИТ, с целью обеспечения того, чтобы работа ЮНСИТРАЛ не наносила ущерба и не мешала какой-либо текущей работе этих международных организаций.
