



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
6 May 2022
Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций

по праву международной торговли

Пятьдесят пятая сессия

Нью-Йорк, 27 июня — 15 июля 2022 июля

Программа работы

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

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Новая информация о результатах соответствующей работы других организаций ...	3
A. ЕЭК ООН: единое железнодорожное право (ЕЖП)	3
B. ЭСКАТО ООН: согласование правовых рамок для операций смешанных перевозок	4
C. ОТИФ: товарораспорядительный документ в соответствии с ЦИМ и оцифровка грузовых транспортных документов	5
D. ОСЖД: оборотный транспортный документ в соответствии с СМГС	6
E. СИТ: электронная накладная ЦИМ/СМГС	6
F. МТП: Унифицированные правила для цифровых торговых операций	6
G. Альянс БМТ: стандартизация электронных коносаментов	7
III. Обзор подготовительной работы секретариата	7
A. Четвертое совещание группы экспертов по разработке нового международного правового документа об ОДСП (10–11 ноября 2021 года)	8
B. Пятое совещание группы экспертов по разработке нового международного правового документа об ОДСП (30–31 марта 2022 года)	10
IV. Выводы	11



I. Введение

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

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

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

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

² Там же, пп. 217 и 218.

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

организациями и, по мере необходимости, организовать совещания групп экспертов и, при наличии ресурсов, коллоквиум ЮНСИТРАЛ⁴.

4. На своей пятьдесят четвертой сессии Комиссия рассмотрела записку секретариата с кратким изложением результатов подготовительной работы, сделанной в ответ на просьбу Комиссии, высказанную на ее пятьдесят третьей сессии (A/CN.9/1061). Комиссия была, в частности, проинформирована о результатах а) проведенного секретариатом исследования, посвященного положениям об оборотных и необоротных транспортных документах, которые содержатся в международных конвенциях и национальных законах, регулирующих смешанную перевозку; и б) консультаций с экспертами и заинтересованными организациями, главным образом в ходе совещания группы экспертов по новому международному правовому документу об ОДСП, которое было проведено в режиме онлайн 2 и 3 февраля 2021 года⁵, а также открытого вебинара по теме «Международный опыт в области дематериализации оборотных транспортных документов», который состоялся 13 и 14 апреля 2021 года⁶. После обсуждения Комиссия просила секретариат представить Комиссии на ее следующей сессии доклад о достигнутом прогрессе, в том числе о подготовке предварительного проекта нового правового документа об ОДСП. Комиссия согласилась уделить этому проекту первоочередное внимание при его передаче следующей освобожденной рабочей группе⁷.

5. В настоящей записке приводится для Комиссии новая информация в отношении прогресса в соответствующей работе других организаций и кратко излагается ход подготовительной работы секретариата, как об этом просила Комиссия на ее пятьдесят четвертой сессии, а также приводятся сделанные им выводы и предложения относительно дальнейшей работы, которые могут быть рассмотрены Комиссией. В ее основе лежат записки Секретариата, представленные на пятьдесят третьей и пятьдесят четвертой сессиях Комиссии (A/CN.9/1034 и A/CN.9/1061), и она дополняет записку Секретариата о координационной деятельности (A/CN.9/1107), в подразделе которой («Подготовительная работа по оборотным документам смешанной перевозки грузов») сообщается об участии секретариата в совещаниях Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН), о которых говорится ниже (см. пп. 8–9). В настоящей записке также сообщается об инициативе ряда организаций, направленной на содействие стандартизации электронных коносаментов.

II. Новая информация о результатах соответствующей работы других организаций

A. ЕЭК ООН: единое железнодорожное право (ЕЖП)

6. Как отмечалось в предыдущей записке Секретариата по этой теме (A/CN.9/1061, пп. 5–7), Группа экспертов ЕЭК ООН по единому железнодорожному праву (ЕЖП) подготовила научно-исследовательские материалы и препроводила их своему попечительскому органу — Рабочей группе по железнодорожному транспорту — с целью содействовать обсуждению будущих действий. К числу этих научно-исследовательских материалов относится проект конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в качестве

⁴ Там же, п. 82.

⁵ В совещании приняли участие более 30 приглашенных экспертов, представлявших научные круги, частную практику и заинтересованные правительства. В ходе совещания выступили представители ЮНКТАД, Европейской экономической комиссии, Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, Организации сотрудничества железных дорог, СИТ, ММК и ФИАТА.

⁶ Веб-страница вебинара размещена по адресу <https://uncitral.un.org/en/webinar-dematerialization-negotiable-transport-documents>.

⁷ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, семьдесят шестая сессия, Дополнение № 17 (A/76/17)*, п. 224.

первой конвенции системы конвенций по ЕЖП⁸, в котором содержатся проекты статей, касающиеся определения, выдачи и действия коносамента как оборотного транспортного документа.

7. На последней сессии в ноябре 2021 года Рабочая группа по железнодорожному транспорту рассмотрела научно-исследовательские материалы и решила, что выполнение мандата Группы экспертов было завершено. В ходе обсуждения были еще раз подтверждены два возможных подхода к разработке ЕЖП: должно ли ЕЖП стать совокупностью правовых норм, которая будет сосуществовать с системами КОТИФ/ЦИМ⁹ и СМГС¹⁰, или же оно должно заменить эти системы единым правовым режимом. В соответствии с предложениями Группы экспертов Рабочей группе было предложено «проанализировать два подхода и принять решение о возможных дальнейших действиях». Учитывая все позиции и мнения, высказанные на этой сессии, Рабочая группа выразила согласие с тем, что решения о дальнейших действиях в отношении ЕЖП должны быть приняты после консультаций государств — членов ЕЭК ООН и других заинтересованных сторон до ее следующей сессии в ноябре 2022 года.

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

8. К настоящему времени специальная группа экспертов ЭСКАТО ООН, которая работает над согласованием правовых рамок для операций смешанных перевозок, провела три виртуальных совещания¹¹. Как отмечалось в предыдущей записке Секретариата (A/CN.9/1061, п. 8), на своих совещаниях в августе 2020 года и в марте 2021 года специальная группа экспертов согласовала поэтапный подход и рассмотрела различные варианты действий по дальнейшему согласованию правовых рамок для операций смешанных перевозок в этом регионе, включая вопросы, касающиеся транспортного документа, который мог бы служить в качестве доказательства наличия договора, а также касающиеся оцифровки накладных. Была признана необходимость обеспечить взаимосвязанность соответствующей работы с работой других организаций, включая ЮНСИТРАЛ.

9. На третьем совещании, созванном в марте 2022 года, основное внимание было уделено рассмотрению предложенной структуры руководящих принципов по согласованию правовых рамок для операций смешанных перевозок в этом регионе (далее в тексте — «руководящие принципы») в качестве оптимального ближайшего результата работы экспертной группы. Предполагается, что эти руководящие принципы будут служить для согласования ключевых положений национальных законов о смешанных перевозках в регионе. На основе исследования действующего национального законодательства в странах региона и других региональных и международных правовых документов по операциям смешанных перевозок в проекте руководящих принципов, рассмотренном на совещании, были отмечены элементы и моменты, которые предлагалось отразить в содержании национального законодательства по смешанным перевозкам, в том

⁸ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3.

⁹ Этот акроним означает Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) — приложение В к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) (размещено по адресу https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/COTIF_1999_01_03_2019_corrected_31.07.2019_en.pdf). Конвенция применяется в Европе и в регионах Северной Африки и Ближнего Востока.

¹⁰ Этот акроним означает Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (текст на русском языке размещен по адресу <https://osjd.org/ru/8978/page/106077?id=2247>), которое применяется в бывшем блоке стран Восточной Европы.

¹¹ Материалы этих совещаний можно найти по адресам www.unescap.org/events/virtual-expert-group-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and, www.unescap.org/events/2021/second-virtual-expert-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and и www.unescap.org/events/2022/third-virtual-expert-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and.

числе по документам смешанных перевозок в оборотных и необоротных формах. Совещание рекомендовало изучить наилучшие виды практики в области цифровизации смешанных перевозок с возможностью создания на основе технологии блокчейн единого режима ответственности для коридоров смешанных перевозок. Была подчеркнута важность взаимосвязанности усилий ЭСКАТО ООН с параллельными инициативами других организаций (включая ЮНСИТРАЛ) по согласованию правил и документации по смешанным перевозкам.

10. Ожидается, что пересмотренные руководящие принципы будут представлены на рассмотрение государств — членов ЭСКАТО на заключительном совещании экспертов по данному проекту в середине 2022 года.

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

11. Как это отмечалось в предыдущей записке Секретариата (A/CN.9/1061, п. 9), тема оборотных документов на железнодорожном транспорте была включена в план работы Рабочей группы экспертов по правовым вопросам под эгидой ОТИФ. На ее четвертой сессии, проведенной 15 апреля 2021 года, после обсуждения этой темы на основе концептуальной записки о коносаменте, подготовленной секретариатом ОТИФ, Рабочая группа экспертов по правовым вопросам поручила секретариату ОТИФ следующее: а) начать консультации с членами ОТИФ и заинтересованными сторонами по вопросу о том, необходимо ли предусматривать возможность использования транспортных документов, обладающих функцией товарораспределительного документа в соответствии с ЦИМ; б) продолжать сотрудничество в этом вопросе с соответствующими международными организациями и ассоциациями, в частности с ЮНСИТРАЛ, МТП, ОСЖД и СИТ, в рамках компетенции ОТИФ; и с) подготовить концептуальную записку об оцифровке грузовых транспортных документов к первому совещанию в 2022 году. Была отмечена тесная связь между этими проектами и проектами Всемирной таможенной организации и Европейского союза (ЕС) по дематериализации таможенных процедур и электронной информации о грузовых перевозках¹².

12. В сентябре 2021 года Генеральная Ассамблея ОТИФ учредила Специальный комитет по правовым вопросам и международному сотрудничеству («Специальный комитет») на трехлетний период для проведения соответствующей деятельности, в том числе, работы Рабочей группы экспертов по правовым вопросам. На своей первой сессии 9–10 ноября 2021 года Специальный комитет принял программу работы на 2022–2024 годы. В программу работы были включены две темы из тех, которые были поручены вышеупомянутой Рабочей группой экспертов по правовым вопросам: а) оцифровка международных перевозок, в частности в отношении грузовых транспортных документов; и б) коносаменты. На своей второй сессии 5–7 апреля 2022 года Специальный комитет признал за оцифровкой транспортных документов высокий приоритет, а за коносамен- тами — средний. На этой сессии Специальный комитет рассмотрел предварительный концептуальный документ по цифровизации, в котором был дан обзор недавней работы ОТИФ по электронной накладной, соответствующих положений других конвенций по договору перевозки и некоторых соответствующих новых моментов в связи с ЕС. В результате обсуждения Специальный комитет поручил секретариату ОТИФ провести опрос членов ОТИФ и заинтересованных сторон по тематике электронных железнодорожных транспортных документов.

13. Секретариат ОТИФ планирует начать проведение обследований по цифровизации и оборотным транспортным документам в 2022 году.

¹² См., например, Постановление (ЕС) 2020/1056 Европейского парламента и Совета от 15 июля 2020 года об электронной информации о грузовых перевозках; размещено по адресу <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1056>.

D. ОСЖД: оборотный транспортный документ в соответствии с СМГС

14. Как это отмечалось в предыдущей записке Секретариата (A/CN.9/1061, п. 10), Специальная рабочая группа по оборотным транспортным документам Комиссии ОСЖД по транспортному праву («Специальная рабочая группа») рассмотрела возможность внедрения транспортного документа, обладающего функцией товарораспределительного документа в соответствии с СМГС. Обсуждаемый проект предложения имеет форму дополнительного приложения к СМГС и предусматривает разработку коносамента СМГС. Для облегчения функции оборотного транспортного документа в проекте предложения изложены подробные положения, касающиеся определения, правовой основы и содержания коносамента СМГС, а также прав и обязанностей по нему. Что касается носителя этого документа, то предусматривается, что коносамент СМГС может иметь форму либо бумажного документа, либо электронной записи. Была также начата работа над обновлениями и добавлениями к СМГС для разрешения вопросов, возникающих в результате использования оборотного транспортного документа, включая терминологию, связанную с таким оборотным транспортным документом и разрешением на использование этого документа.

15. На ее сессии в феврале 2022 года Специальная рабочая группа была проинформирована о подготовительной работе и недавнем прогрессе в работе секретариата ЮНСИТРАЛ по разработке международного правового документа об ОДСП, в частности о докладе четвертого совещания группы экспертов, созданного секретариатом ЮНСИТРАЛ (см. ниже, пп. 23–31), о проектах положений, рассмотренных на этом совещании и приложенных к докладу этого совещания, а также об организационных мерах относительно пятого совещания группы экспертов, которое планировалось созвать секретариатом ЮНСИТРАЛ в марте 2022 года (см. ниже, пп. 32–36).

E. СИТ: электронная накладная ЦИМ/СМГС

16. Как это отмечалось в предыдущей записке Секретариата (A/CN.9/1061, п. 11), СИТ в 2006 году разработал стандартную накладную ЦИМ/СМГС, а в 2019 году — технические спецификации для электронной накладной ЦИМ/СМГС¹³. В то же время по причине пандемии COVID-19 не удалось осуществить экспериментальные проекты, цель которых состояла в том, чтобы опробовать эффективность электронной накладной ЦИМ/СМГС и обеспечить соблюдение таможенных требований ЕС в электронной форме и такой порядок, чтобы она принималась банками, судами, страховыми агентствами и другими органами.

17. Обмен данными с таможенными органами является одним из важных элементов электронной накладной ЦИМ/СМГС. В этом контексте Генеральный секретариат СИТ координирует свою деятельность с Рабочей группой по таможенным вопросам Сообщества европейских железных дорог и инфраструктурных компаний (ассоциация, представляющая большинство железнодорожных компаний в странах ЕС), а Руководящая группа ЦИМ/СМГС координирует свою деятельность с таможенными органами некоторых стран и с Всемирной таможенной организацией на глобальном уровне.

F. МТП: Унифицированные правила для цифровых торговых операций

18. Первого октября 2021 года МТП опубликовала Унифицированные правила для цифровых торговых операций (УПЦТО) (версия 1.0). Подготовка УПЦТО началась в декабре 2018 года, когда Банковская комиссия МТП выдала

¹³ www.cit-rail.org/media/files/documentation/freight/cim/e-fb_cim-smgs_en_2019-07-01.pdf?cid=120604.

мандат на разработку высокоуровневой структуры, описывающей правила, обязательства и стандарты применительно к цифровизации торговых операций.

19. УПЦТО были направлены на следующие цели: а) они предназначены для полностью цифровой среды; б) они должны быть нейтральными в отношении технологий и стандартов обмена сообщениями; и с) они должны распространяться на корпоративное пространство, включая коммерческие операции и растущее сообщество небанковских поставщиков финансовых услуг. Кроме того, эти правила будут служить всеобъемлющей основой для цифровых торговых операций, обеспечивая тем самым глобальную стандартизацию, последовательность и соответствие надлежащим требованиям, коллективное понимание терминов и определений, а также продвижение и поддержку использования электронных записей, документов и данных.

20. Электронные дополнения к действующим Унифицированным правилам по инкассации (УПИ 522) и Унифицированным правилам и обычаям для документарных аккредитивов (УПО 600), которые были одобрены и выпущены Банковской комиссией МТП, еще не полностью переведены в цифровой формат из-за сохраняющейся зависимости от ручного процесса сверки. Вместо этого УПЦТО предусматривают операции, которые подтверждаются полностью цифровым способом. УПЦТО были подготовлены таким образом, чтобы быть совместимыми с документами ЮНСИТРАЛ, включая Типовой закон об электронной торговле, Типовой закон об электронных подписях и Типовой закон об электронных передаваемых записях (ТЗЭПЗ).

Г. Альянс БМТ: стандартизация электронных коносаментов

21. Двадцать пятого февраля 2022 года Ассоциация цифровых контейнерных перевозок (АЦКП — некоммерческая группа, основанная несколькими крупнейшими компаниями контейнерных перевозок), Балтийский и международный морской совет (БИМКО — неправительственная организация по морским перевозкам), ФИАТА, МТП и Общество по всемирным межбанковским электронным переводам финансовых средств (СВИФТ) создали Альянс за будущее международной торговли (БМТ). Альянс БМТ привержен сотрудничеству в целях стандартизации цифровизированной международной торговли и повышения осведомленности о важности общих и совместимых стандартов данных и общих законодательных условий для международных платформ и юрисдикционных систем во всем мире. Сотрудничество преследует, в том числе, следующие цели: а) содействие признанию и принятию электронных коносаментов регулирующими органами, банками и страховщиками; и б) унификация обмена сообщениями между этими организациями и клиентами, физическими и договорными перевозчиками и всеми другими заинтересованными сторонами, участвующими в международных торговых операциях.

III. Обзор подготовительной работы секретариата

22. После пятьдесят четвертой сессии Комиссии секретариат организовал два совещания группы экспертов, посвященных подготовке предварительного проекта нового правового документа об ОДСП. На совещании, состоявшемся в ноябре 2021 года, были обсуждены аспекты оборотоспособности, а на совещании, проведенном в марте 2022 года, — аспекты дематериализации. Обсуждения на этих совещаниях проводились на основе свода предварительных проектов положений, подготовленных секретариатом в двух частях для содействия целенаправленному рассмотрению соответствующих вариантов, отражающих принципиальные соображения. В нижеследующих пунктах кратко излагается информация об этих консультациях и предварительных выводах, сделанных по их итогам.

А. Четвертое совещание группы экспертов по разработке нового международного правового документа об ОДСП (10–11 ноября 2021 года)

23. Четвертое совещание группы экспертов по разработке нового международного правового документа об ОДСП было проведено в режиме онлайн 10–11 ноября 2021 года, в котором приняли участие около 30 экспертов, представляющих правительственные органы, международные и региональные организации, специалистов-практиков и представителей научных кругов¹⁴. Эксперты обсудили первую часть свода предварительных проектов положений, касающихся основных аспектов возможного проекта правового документа об оборотном грузовом документе (ОГД), таких как сфера его применения, определения, выдача и содержание ОГД, его доказательная сила и функции передаваемости и оборотоспособности (далее в тексте — «предварительные проекты положений»).

24. Первая часть предварительных проектов положений была составлена в основном на основе «двухвекторного» подхода, т. е. когда автономно существует ОГД, выданный на основе транспортного документа (ТД), и когда его использование предусматривается только для целей документарного аккредитива. Было выражено понимание, что необходимо будет внести коррективы или подготовить отдельный свод положений об ОГД, с тем чтобы учесть ситуации, когда ОГД будет использоваться как для целей документарного аккредитива, так и для целей перевозки и таможенной очистки. Эти предварительные проекты положений были подготовлены на основе положений действующих международных конвенций¹⁵, проанализированных национальных законов (см. [A/CN.9/1061](#), глава III.A) и договорных правил по смешанным, унимодальным или комбинированным перевозкам.

25. Что касается сферы применения нового правового документа, то эксперты сочли, что он должен применяться к выдаче, передаче и юридическим последствиям ОГД только в связи с международной перевозкой грузов, когда места получения и сдачи груза транспортным оператором, как это предусмотрено в договоре перевозки, находятся в двух разных договаривающихся государствах. Была выражена поддержка использованию подхода, который должен охватывать все виды транспорта, а также перевозки грузов как одним видом транспорта, так и смешанные перевозки, включая или исключая морской этап, и избегать вмешательства в транспортные операции и права и обязанности перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя в соответствии с договором перевозки и применимым законодательством.

26. Что касается выдачи ОГД, то преобладало мнение о том, что ОГД должен выдаваться не только по запросу грузоотправителя, но и по согласию как грузоотправителя, так и транспортного оператора. Эксперты также сочли, что, для целей универсальной применимости, новый правовой документ должен учитывать практику использования различных видов ОГД, включая ОГД на предъявителя, который считается особенно полезным и привлекательным для банков и продавцов/грузоотправителей при сделках под документарные аккредитивы, а также практику выдачи нескольких подлинников ОГД.

¹⁴ В число участников входили эксперты, которые представляли ЮНКТАД, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОСЖД, ОТИФ, СИТ, ММК, ФИАТА, ИКАО, Министерство торговли Китая, Федеральное министерство юстиции Федеративной Республики Германия, Группу китайских коммерсантов, Торгово-промышленный банк Китая, Банк Китая, Китайскую ассоциацию международных экспедиторских агентств, Китайскую ассоциацию грузоотправителей, Коммерцбанк, платформы Bolero International Limited и essD^oCS, а также научные круги.

¹⁵ Конвенция о международных смешанных перевозках грузов 1980 года, Конвенция о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 года («Роттердамские правила»), Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок («Монреальская конвенция»), Единые правовые предписания КОТИФ/ЦИМ к договору о международной железнодорожной перевозке грузов («ЦИМ-КОТИФ 1999») и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении («Соглашение СМГС»).

27. Были высказаны различные мнения относительно взаимосвязи между ОГД и транспортным документом (ТД). Одна из точек зрения состояла в том, что эти документы должны выдаваться параллельно, но для разных целей. В подобном случае, была выражена обеспокоенность в связи с риском возникновения несоответствий между этими документами. Было сочтено, что выдача одного документа, выполняющего функции как ОГД, так и ТД, устраняет этот риск. Были рассмотрены два варианта для выдачи такого единого документа: а) ОГД, предусмотренный новым правовым документом, заменит ТД; или б) ОГД, предусмотренный новым правовым документом, может быть включен в ТД посредством примечания, в котором указывается, что ТД служит также и в качестве ОГД (в других отношениях ТД будет соответствовать всем применимым требованиям к его форме, содержанию и т. д.).

28. Что касается содержания ОГД, то некоторые эксперты высказались за то, чтобы содержание ОГД, выдаваемого «в дополнение» к ТД, было как можно более кратким и было в первую очередь предназначено для целей оборотоспособности. Согласно другому мнению, ОГД должен содержать всю необходимую информацию, связанную с грузом и договором перевозки, чтобы третьи стороны (включая банки и держателя ОГД) могли принять обоснованное коммерческое решение на основании одного лишь товарораспорядительного документа, без необходимости проверки базовых договоров перевозки. Было сочтено, что предоставление приоритета ТД в случае коллизии с содержанием ОГД подрывает ценность ОГД как товарораспорядительного документа и что в силу этого такое решение не является приемлемым. По этой же причине было сочтено неуместным требовать уведомления перевозчика о передаче ОГД, а также требовать от держателя ОГД каких-либо иных дополнительных действий помимо предъявления или сдачи ОГД перевозчику для осуществления права контроля (за исключением уплаты фрахта, когда это требуется).

29. В контексте прав, приобретаемых держателем ОГД, было высказано мнение, что в новом правовом документе не следует пытаться установить эквивалентность физическому владению грузом и что достаточно будет ссылки на права контроля над грузом, включая право на требование его сдачи. Противоположное мнение заключалось в том, что приобретение прав контроля над грузом, включая право требовать сдачи груза, не означает автоматического приобретения прав на груз. Было также напомнено о том, что для осуществления определенных прав держателя ОГД соответствующий срок не будет совпадать с периодом ответственности транспортного оператора согласно договору перевозки.

30. Для урегулирования в новом правовом документе были предложены следующие дополнительные вопросы: а) квалификационные требования к эмитентам ОГД (в новом правовом документе может предусматриваться, что государствам следует должным образом урегулировать этот аспект в своем внутреннем законодательстве для снижения рисков мошенничества); и б) статус промежуточного держателя ОГД, в частности грузоотправителя, который, как ожидается, сохранит остаточные права и обязательства, даже если он перестает быть держателем ОГД.

31. Что касается вопроса об ответственности в новом правовом документе, то он был упомянут как аспект, заслуживающий тщательного рассмотрения. Комиссия, возможно, вновь обратит внимание на то, что в одной из предыдущих записок секретариат отметил мнение экспертов о важности рассмотрения этого вопроса, особенно в контексте смешанных перевозок, когда режим ответственности фрагментируется и становится неопределенным применительно к нелокализованным убыткам, утрате или задержке (A/CN.9/1061, п. 41), признав, однако, что в рамках этого проекта следует рассматривать вопросы ответственности только в той мере, в которой это является строго необходимым. Ответственность транспортного оператора за сдачу груза ненадлежащему лицу, вероятно, будет центральным, но не единственным вопросом для урегулирования. Некоторые эксперты настаивали на необходимости рассмотрения взаимосвязи между новым правовым документом и общей ответственностью перевозчика за утрату или повреждение груза, а также на том, что общая отсылка к применимому законодательству может создать риск для грузоотправителей применительно к

односторонним ограничениям ответственности со стороны транспортных операторов, которые занимают более сильные переговорные позиции. Кроме того, было также предложено, что в новом правовом документе следует рассмотреть вопрос об ответственности держателя ОГД за неуплаченный фрахт или за неприятие сдачи груза.

В. Пятое совещание группы экспертов по разработке нового международного правового документа об ОДСП (30–31 марта 2022 года)

32. Пятое совещание группы экспертов по разработке нового международного правового документа об ОДСП было проведено в режиме онлайн 30–31 марта 2022 года, в котором приняли участие около 40 экспертов, представляющих правительственные органы, международные и региональные организации, специалистов-практиков и представителей научных кругов¹⁶. Эксперты обсудили вторую часть предварительных проектов положений, которые касались аспектов оборотной электронной грузовой записи (ОЭГЗ). Эта часть была подготовлена на основе ТЗЭПЗ, статей 1, 8–10 и 38 Роттердамских правил и статей 1–5 Дополнительного протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающегося электронной накладной («e-CMR»). Были также отражены некоторые положения Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов (Добавление для электронного представления) («e-UCP»), подготовленных МТП, и Единообразного торгового кодекса Соединенных Штатов Америки (ЕТК).

33. Во второй части предварительных проектов положений рассматривались основные вопросы, возникающие при использовании электронных сообщений в качестве эквивалента ОГД в бумажной форме, включая, среди прочего, определения, а также вопросы выдачи, контроля, передачи и замены ОЭГЗ. Хотя были внесены предложения с самого начала разрабатывать новый правовой документ, имея в виду только электронный ОГД, что повлекло бы за собой отход от традиционных понятий в бумажной среде, таких как «документ» и «владение», секретариат выбрал более осторожный подход с учетом предположения о том, что новый правовой документ будет действовать параллельно с существующими международными конвенциями, которые по-прежнему построены на предположении выдачи «документа», а не на системе управления информацией¹⁷.

34. Эксперты сосредоточили внимание на следующих вопросах: а) взаимодействие между ОЭГЗ и ОГД и, таким образом, между первой и второй частями предварительных проектов положений; б) положения о недискриминации ОЭГЗ и технологической нейтральности; в) методы удостоверения подлинности и идентификации и другие функциональные эквивалентные требования, которые обеспечат надежное выполнение ОЭГЗ тех же функций, что и ОГД; г) условия для использования ОЭГЗ и вопросы, возникающие при смене носителя или системы; и е) указание надежных методов и стандартов для оценки надежности. В связи с некоторыми из этих моментов упоминался проект типового закона об использовании и трансграничном признании управления идентификационными данными и удостоверительных услуг (ТЗУИД), который обсуждается в Рабочей группе IV ЮНСИТРАЛ. Было высказано мнение, что решения, принятые ЮНСИТРАЛ в этом тексте, повлияют на некоторые положения об ОЭГЗ, в частности, об удостоверении подлинности, идентификации и надежности. Кроме того, ожидалось, что в новом правовом документе будут тщательно разграничиваться вопросы, которые уместно рассматривать на международном уровне, и те, которые необходимо оставить на урегулирование на внутреннем уровне,

¹⁶ Помимо экспертов, которые присутствовали на четвертом совещании группы экспертов, в пятом совещании приняли участие также эксперты, которые представляли Банковскую комиссию МТП, ОАО «Российские железные дороги», платформу CargoX, БИМКО, АЦКП и Международный центр дипломатии в области транспорта.

¹⁷ Юридическая комиссия Англии и Уэльса использовала в рамках проекта по электронным торговым документам аналогичный подход, который тесно следовал за ТЗЭПЗ (подробнее об этом проекте см. www.lawcom.gov.uk/project/electronic-trade-documents/).

например, стандарты надежности и указание надежных методов и поставщиков услуг. Было также сочтено необходимым достичь в новом правовом документе правильного баланса между правительственным вмешательством и рыночным выбором, особенно в свете быстро развивающихся технологических решений.

35. В ответ на обеспокоенность относительно целесообразности рассмотрения ОЭГЗ до решения фундаментальных вопросов, связанных с ОГД и обсуждаемых в первой части предварительных проектов положений (см. пп. 23–31 выше), было разъяснено, что намерение состоит в объединении обеих частей предварительных проектов положений, с тем чтобы обеспечить последовательное и согласованное рассмотрение всех вопросов, связанных с ОГД, независимо от того, выдан ли ОГД в бумажной или электронной форме. Необходимость обеспечения такой последовательности и согласованности была подчеркнута, в частности, в контексте определений, передаваемости и оборотоспособности, а также требуемого минимального содержания ОГД. Кроме того, хотя были выявлены некоторые аспекты ответственности, которые имеют конкретные особенности для контекста ОЭГЗ (например, утрата данных или несанкционированный доступ к ОЭГЗ), включая атрибуцию и уровень ответственности, было сочтено, что другие аспекты будут возникать независимо от носителя, используемого для ОГД, например проблемы, возникающие в результате сдачи груза незаконному держателю. Ожидалось, что все вопросы ответственности будут тщательно рассмотрены в надлежащее время.

36. Было признано, что некоторые другие положения потребуются сформулировать исключительно для ОЭГЗ и что эти решения могут отличаться от тех, которые были приняты для ОГД в бумажной форме, например, в отношении подлинников и копий, находящихся в обороте нескольких подлинников, смены носителя или системы, а также прав и обязательств, вытекающих из этого. Кроме того, хотя транспортные конвенции требуют наличия подписи перевозчика в ТД (а в первой части предварительных проектов положений содержатся упоминания о подписи в контексте ОГД), ссылка на электронные подписи в контексте ОЭГЗ была сочтена устаревшей. Было отдано предпочтение использованию других терминов, которые отражали бы эволюцию методов удостоверения подлинности и идентификации в цифровом мире. Что касается выдачи ОЭГЗ, то было высказано мнение, что неравномерное проникновение технологий в среде транспортных операторов и в секторах различных видов транспорта может оправдать требование о получении согласия обеих сторон на использование ОЭГЗ независимо от правового режима, который может быть применим в подобном контексте к ОГД в бумажной форме. К тому же было отмечено, что будет устанавливаться взаимосвязь между держателем и ОЭГЗ, а передаваемость и оборотоспособность ОЭГЗ будут достигаться иными способами, нежели физическое владение ОГД в бумажной форме, как это уже предусмотрено в ТЗЭПЗ. Было предложено, что в новом правовом документе могут быть установлены автономные стандарты, которые будут служить руководством для судов при оценке надежности методов, используемых для реализации этих важнейших функций ОГД посредством ОЭГЗ, что будет направлено на обеспечение по меньшей мере некоторого уровня последовательности в оценке надежности в разных юрисдикционных системах.

IV. Заключение

37. В ходе подготовительной работы секретариату удалось определить большинство важнейших вопросов, которые необходимо будет рассмотреть в новом международном правовом документе об ОДСП. Подготовительная работа, проведенная секретариатом, подтвердила потенциальную практическую пользу, которую можно ожидать от такого нового правового документа. В то же время результаты этой работы показывают, что несмотря на значительный прогресс, достигнутый в отношении многих чисто технических аспектов, связанных с ОДСП, для обеспечения международного законодательного признания ОДСП необходимо будет принять различные основополагающие принципиальные решения. В частности, будет необходимо обеспечить надлежащую координацию и

взаимодействие между ТД и ОГД (и их электронными эквивалентами) и применимыми правовыми режимами, включая аспекты ответственности. Поскольку большинство этих вопросов носят не только технический характер, но и связаны с принципиальными выбранными вариантами применительно к планируемой модели ОДСП и отношениям между ОДСП и существующими международными правовыми документами, секретариат считает, что такую работу следует поручить рабочей группе для проведения межправительственных переговоров.

38. Комиссия, возможно, пожелает отметить, что на своей пятьдесят четвертой сессии в 2021 году¹⁸ она решила предоставить этой теме высокий приоритет и поручить ее следующей освободившейся рабочей группе. Если Комиссия примет решение передать эту тему рабочей группе, то межправительственные переговоры по проекту текста, который будет подготовлен секретариатом с учетом самых последних консультаций с экспертами, могут начаться уже осенью 2022 года. Если же Комиссия решит, что эта тема требует дальнейшей подготовительной работы секретариата, то секретариат продолжит тесное сотрудничество со всеми соответствующими экспертами с целью решения как можно большего числа открытых вопросов и представит Комиссии на ее пятьдесят шестой сессии в 2023 году доклад о дальнейшем прогрессе, достигнутом в подготовке предварительного проекта нового правового документа об ОДСП. Вместе с тем секретариат ожидает, что некоторые основополагающие вопросы будет необходимо отложить до проведения межправительственных переговоров.

39. Будущая работа секретариата или рабочей группы должна проводиться в тесной координации с международными организациями, которые работают над этой темой или изучают решения, позволяющие использовать оборотный транспортный документ в контексте железнодорожных перевозок «плюс» или в контексте других смешанных перевозок, а также над оцифровкой ТД, с тем чтобы избежать дублирования и обеспечить согласованность рассматриваемых решений.

¹⁸ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, семьдесят шестая сессия, Дополнение № 17 (A/76/17), п. 224.*