|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Комиссия Организации Объединенных Нацийпо праву международной торговлиПятьдесят восьмая сессияВена, 7–23 июля 2025 года  |  |  |
|  |  |  |

 Проект доклада

 Добавление

 IV. Доработка и принятие проекта конвенции об оборотных грузовых документах

 A. Введение

1. В порядке напоминания Комиссия отметила, что на пятьдесят пятой сессии (27 июня — 15 июля 2022 года, Нью-Йорк) она передала тему оборотных документов смешанной перевозки Рабочей группе VI[[1]](#footnote-1), которая работала над ней в течение шести сессий, с сорок первой по сорок шестую. На пятьдесят шестой сессии (3–21 июля 2023 года, Вена) Комиссия выразила удовлетворение ходом работы, проделанной Рабочей группой VI[[2]](#footnote-2). На пятьдесят седьмой сессии (24 июня — 12 июля 2024 года) Комиссия была проинформирована о том, что по проекту документа об оборотных грузовых документах (ОГД) достигнут значительный прогресс и что Рабочая группа VI, возможно, сможет передать ей проект документа для рассмотрения и возможного принятия на следующей сессии в 2025 году[[3]](#footnote-3).

2. На нынешней сессии Комиссии были представлены доклады Рабочей группы VI о работе ее сорок пятой и сорок шестой сессий ([A/CN.9/1199](https://undocs.org/ru/A/CN.9/1199) и [A/CN.9/1205](https://undocs.org/ru/A/CN.9/1205)). Ей также был представлен текст проекта конвенции об оборотных грузовых документах ([A/CN.9/1213](https://undocs.org/ru/A/CN.9/1213)), подборка замечаний государств и международных организаций по проекту конвенции ([A/CN.9/1214](https://undocs.org/ru/A/CN.9/1214) и [A/CN.9/1214/Add.1](https://undocs.org/ru/A/CN.9/1214/Add.1)), а также записка секретариата о взаимодействии между проектом конвенции об оборотных грузовых документах и существующими конвенциями в области международного транспортного права, которая была представлена Рабочей группе на сорок шестой сессии ([A/CN.9/WG.VI/WP.115](https://undocs.org/ru/A/CN.9/WG.VI/WP.115)).

 В. Рассмотрение проекта конвенции

3. Комиссия решила приступить к постатейному рассмотрению проекта конвенции, начиная со статьи 1.

 1. Статья 1. Сфера применения

 а) Пункт 1

4. Комиссия выслушала несколько предложений относительно связующих факторов, перечисленных в пункте 1:

 а) широкую поддержку получило предложение заменить формулировку «указанное в договоре перевозки» на «указанное в оборотном грузовом документе» в подпунктах (а) и (b), хотя при этом был задан вопрос, какой смысл определять сферу применения конвенции путем отсылки к содержанию документа, который ею же вводится. Относительно подпункта (b) было замечено, что место сдачи груза не относится к обязательным сведениям, которые требуется указывать в оборотном грузовом документе согласно статье 4;

 b) предложение упомянуть о фактическом месте принятия и сдачи груза, а не о месте, указанном в ОГД, не получило поддержки. При этом было замечено, что фактическое место сдачи может отличаться от указанного в ОГД, а упоминание о фактическом месте может создать правовую неопределенность. Было также замечено, что отсылка к сведениям, указанным в ОГД, не исключает возможности изменения места сдачи в процессе перевозки, как часто происходит на практике, и такое изменение никак не повлияет ни на применимость конвенции, ни на юридическую силу или действительность ОГД;

 с) предложение заменить союз «или» на «и», чтобы оба связующих фактора применялись совокупно, не получило поддержки. Комиссии было предложено обратить внимание, что этот вопрос уже обсуждался в Рабочей группе ([A/CN.9/1164](https://undocs.org/ru/A/CN.9/1164), п. 16), при этом было вновь выражено мнение, что желательно, чтобы конвенция имела как можно более широкую сферу применения.

5. В Комиссии было высказано несколько предложений о добавлении дополнительных связующих факторов, о которых предварительно уже упоминалось в Рабочей группе ([A/CN.9/1205](https://undocs.org/ru/A/CN.9/1205), п. 22).

 а) Одно из предложений касалось того, чтобы предусмотреть применение конвенции в случае, если ОГД выдан в одном из ее государств-участников. В обоснование этого предложения было отмечено, что в Рабочей группе ранее высказывались сомнения насчет возможности определить место выдачи ОГД в электронной форме, тогда как предлагаемый связующий фактор отсылает к месту выдачи, «указанному в оборотном грузовом документе», а эти сведения нужно обязательно указывать согласно требованиям статьи 4. Это предложение получило широкую поддержку.

 b) Другое предложение, получившее определенную поддержку, касалось того, чтобы предусмотреть применение конвенции в случае, когда согласно нормам международного частного права применению подлежит право одного из ее государств-участников. Было отмечено, что такой связующий фактор предусмотрен в других договорах, подготовленных ЮНСИТРАЛ, в частности в Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров (1980 год) и Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (1978 год) (далее «Гамбургские правила»), и его включение вполне оправдано с учетом закрепленного в проекте конвенции принципа автономии воли сторон. На это было замечено, что в вышеупомянутых конвенциях данный связующий фактор отсылает к праву, применимому к договорам, регулируемым соответствующими конвенциями (договор купли-продажи и договор перевозки, соответственно), в то время как проект конвенции не регулирует договор перевозки, а соответствующий связующий фактор будет отсылать к праву, применимому к ОГД как товарораспорядительному документу. Нормы же международного частного права, применимые к товарораспорядительным документам в разных правовых системах, значительно различаются, поэтому добавление такого связующего фактора может создать правовую неопределенность.

6. Посовещавшись, Комиссия решила оставить вводную формулировку в прежней редакции, а пункты (а) и (b) заменить следующим текстом:

 а) указанное в оборотном грузовом документе место принятия груза в ведение транспортным оператором находится в одном из государств-участников;

 b) указанное в оборотном грузовом документе место сдачи груза транспортным оператором находится в одном из государств-участников; или

 с) указанное в оборотном грузовом документе место выдачи оборотного грузового документа находится в одном из государств-участников.

 b) Пункт 2

 7. Комиссия решила оставить пункт 2 в прежней редакции. В качестве примера законов, о которых говорится в данном пункте, были приведены требования законодательства о таможенном контроле.

 с) Пункт 3

8. Комиссии было предложено переработать данный пункт, исключив формулировку «если иное не предусмотрено в настоящей Конвенции». Было отмечено, что если проект конвенции не устанавливает никаких новых материальных прав и обязанностей, то эта формулировка не нужна, а проблема несовместимости с положениями других договоров, рассматриваемая в статье 30 Венской конвенции о праве международных договоров (1969 год), не возникнет. На это было замечено, что проект конвенции хотя и не изменяет прав, устанавливаемых договором перевозки, но влияет на осуществление этих прав в той мере, в какой они закреплены в ОГД и переходят к держателю ОГД согласно статье 7. Было отмечено, что аналогичное замечание уже высказывалось в Рабочей группе ([A/CN.9/1164](https://undocs.org/ru/A/CN.9/1164), п. 91). Было также упомянуто о том, что в статье 8 установлен порядок запроса недостающей информации, инструкций или документов транспортным оператором. Таким образом, данная формулировка является нормоустанавливающей, и поэтому ее следует сохранить. Эта точка зрения получила поддержку.

9. Предложение уточнить, что права и обязанности транспортного оператора не изменяет не сама конвенция, а выдача и использование ОГД на основании конвенции, не было принято.

10. Также не было поддержано предложение добавить в конец данного пункта слова «любым видом транспорта». Было отмечено, что отсутствие ясных и единообразных норм, регулирующих товарораспорядительные документы на груз, находящийся в процессе перевозки, создает трудности с получением кредитов на финансирование коммерческой деятельности, поскольку банкам приходится изучать законодательство разных стран.

 d) Применимость конвенции к грузоперевозкам с морским сегментом

11. Комиссии было предложено обратить внимание на то, что в комментариях нескольких государств и международных организаций содержатся предложения ограничить применение конвенции к грузоперевозкам с морским сегментом, в основном относящиеся к главе 5 конвенции, содержащей заключительные положения.

12. Комиссия подробно обсудила предложение добавить в статью 1 новый пункт следующего содержания:

 Настоящая Конвенция не применяется к транспортному документу, выданному на основании договора перевозки, который предусматривает морскую перевозку или к которому применяется международная конвенция или национальный закон о полностью или частично морской перевозке грузов.

13. В поддержку этого предложения был приведен аргумент, что конвенция не должна создавать помех для применения давно устоявшихся норм, регулирующих морские коносаменты. Было отмечено, что сферу применения конвенции следует ограничить сообразно первоначальной цели проекта — внедрить новый вид оборотного документа для тех видов грузоперевозок, в которых выдача оборотных документов не практикуется, т. е. для сухопутных грузоперевозок. При этом было замечено, что в случае включения морских перевозок в сферу применения конвенции государствам придется существенным образом пересмотреть свое законодательство о морской перевозке грузов. Был задан вопрос, будет ли ОГД считаться товарораспорядительным документом, равнозначным коносаменту согласно Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (1924 год) (далее «Гаагские правила»), и будут ли в этом случае применяться предусмотренные ею нормы, устанавливающие материальные права и обязанности, на которые при желании смогут ссылаться стороны. Хотя было подчеркнуто, что конвенция будет носить факультативный характер, а выдача ОГД будет возможна только по договоренности между транспортным оператором и грузоотправителем, было отмечено, что выдача ОГД может иметь последствия и для других сторон (например, для морских перевозчиков и банков).

14. Комиссия отметила, что вопрос о применении конвенции к морским перевозкам подробно обсуждался в Рабочей группе ([A/CN.9/1205](https://undocs.org/ru/A/CN.9/1205), пп. 13–17) и что тогда широкую поддержку получило мнение, что ограничивать сферу применения конвенции не нужно. Было подчеркнуто, что не было приведено ни одного конкретного примера ситуации, когда бы положения проекта конвенции вступали в противоречие с Гаагскими правилами, а это является непременным условием для согласия с предложением об ограничении сферы применения. Было подчеркнуто, что правовой статус транспортных документов, выдаваемых в рамках смешанных перевозок с морским сегментом, согласно международным конвенциям и национальному праву до конца не ясен. Было высказано предостережение, что Комиссии в любом случае не стоит исключать подобные документы из сферы применения конвенции, поскольку значительная часть грузоперевозок в международной торговле осуществляется полностью или частично по морю.

15. Относительно изначальной цели проекта было замечено, что идея с самого начала заключалась в том, чтобы разработать единообразную и согласованную правовую основу для использования оборотных товарораспорядительных документов в рамках международных грузоперевозок как одним, так и разными видами транспорта, и что исключать морские перевозки изначально не предполагалось. В этой связи было упомянуто, что выдача коносаментов смешанной перевозки уже давно практикуется экспедиторами, выступающими в качестве перевозчиков по договору, и что такая практика не создает никаких проблем в плане применения действующих морских конвенций. Был еще раз подчеркнут факультативный характер конвенции и замечено, что применение конвенции ко всем видам перевозок даст экспедиторам, грузоотправителям и банкам возможность выбирать между организацией смешанной сквозной перевозки и организацией перевозки одним видом транспорта в зависимости от обстоятельств. Было отмечено, что конвенция будет способствовать развитию торговли и облегчению выхода на рынок в условиях сложных глобальных цепочек поставок и что государства не следует лишать возможности пользоваться преимуществами, открываемыми конвенцией. Было также замечено, что предусмотренные конвенцией нововведения могут оказаться полезны и для отрасли морских перевозок.

1. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, семьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17* ([A/77/17](http://undocs.org/ru/A/77/17)), п. 202. На пятьдесят шестой сессии название Рабочей группы было изменено на «оборотные грузовые документы», чтобы было понятно, что ее работа касается как смешанных перевозок, так и перевозок одним видом транспорта: там же, *семьдесят восьмая сессия, Дополнение № 17* ([A/78/17](http://undocs.org/ru/A/78/17)), п. 174(f). [↑](#footnote-ref-1)
2. Там же, *семьдесят восьмая сессия, Дополнение № 17* ([A/78/17](http://undocs.org/ru/A/78/17)), п. 171. [↑](#footnote-ref-2)
3. Там же, *семьдесят девятая сессия, Дополнение № 17* ([A/79/17](http://undocs.org/ru/A/79/17)), п. 261. [↑](#footnote-ref-3)