



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
14 June 2019
Russian
Original: Chinese and English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Пятьдесят вторая сессия
Вена, 8–19 июля 2019 года

Программа работы

Возможная будущая работа в области транспортных железнодорожных накладных

Предложение правительства Китайской Народной Республики

Записка Секретариата

В рамках подготовки к пятьдесят второй сессии Комиссии правительство Китайской Народной Республики представило Секретариату предложение относительно будущей работы Комиссии в области транспортных железнодорожных накладных. Текст предложения на английском и китайском языках был представлен Секретариату 14 июня 2019 года. Представленное Секретариату предложение воспроизведено в приложении к настоящей записке в том виде, в каком оно было получено.



Приложение

Предложение правительства Китайской Народной Республики относительно будущей работы ЮНСИТРАЛ: решение проблем, связанных с отсутствием у транспортных железнодорожных накладных статуса товарораспорядительных документов

I. История вопроса

1. В настоящее время государства по всему миру осознают, что наличие разнообразного транспортного сообщения между разными странами и регионами является важным фактором развития международной торговли и экономики и стимулом глобального экономического роста. По сравнению с другими видами транспорта железнодорожные перевозки имеют целый ряд преимуществ, включая более короткие транспортные маршруты, более высокую скорость и меньшую зависимость от погодных условий. Поскольку многие страны связаны сушей, железнодорожный транспорт имеет огромный потенциал развития как важное средство налаживания более тесных торгово-экономических связей между разными странами.

2. В последние годы благодаря постоянному совершенствованию железнодорожных строительных мощностей происходит стремительное развитие сектора международных железнодорожных перевозок, а железнодорожная экспресс-доставка, услуги которой предоставляет компания CHINA RAILWAY Express (CR Express), превратилась в один из основных способов грузоперевозок в торговле между Европой и Азией. В 2018 году компания CR Express выполнила 6 300 рейсов, увеличив этот показатель на 72 процента по сравнению с предыдущим годом, в том числе 2 690 рейсов в оба конца (увеличение на 111 процентов). К настоящему времени компанией CR Express выполнено в общей сложности более 12 тысяч рейсов между 56 китайскими городами и 49 городами в 15 европейских странах. Общий объем грузоперевозок, осуществляемых компанией CR Express, стремительно растет, а виды грузов становятся все более разнообразными. Развитие железнодорожного транспорта обеспечило новый и удобный канал для торгово-экономического обмена между странами, способствовало росту мировой торговли и вдохнуло новую жизнь в мировую экономику.

3. Однако на практике международная транспортная железнодорожная накладная выполняет лишь те же функции, что и договор железнодорожной перевозки и грузовая квитанция, не являясь товарораспорядительным документом. В отличие от морского коносамента ее нельзя использовать для расчетов или получения финансирования по аккредитиву, что ограничивает возможности банков и других учреждений по предоставлению финансовых услуг и ведет к увеличению финансовой нагрузки для импортеров и риска инкассации для экспортеров. Так, поскольку транспортная железнодорожная накладная не является товарораспорядительным документом и должна сопровождать груз, ее нельзя передать другому лицу или использовать в виде залога, а держатель накладной не может на ее основании претендовать на право владения и распоряжения грузом. Из соображений снижения риска банки неохотно признают транспортные железнодорожные накладные в качестве оборотных документов по аккредитиву, в результате чего покупатели и продавцы не могут использовать железнодорожные накладные в расчетах. По этой причине покупатели вынуждены производить предоплату товаров, испытывая огромную финансовую нагрузку, а продавцы не могут вовремя получить оплату. Кроме того, из-за необоротоспособности транспортных железнодорожных

накладных покупатели оказываются лишены возможности перепродать груз, пока он находится в пути, что еще больше ограничивает возможность передачи груза и снижает эффективность операций. Вышеперечисленные факторы в определенной степени сдерживают дальнейшее развитие сухопутной торговли.

II. Действующие нормы и современная практика

4. В настоящее время в мире существуют две крупные межправительственные железнодорожные организации. Одна из них — Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) — насчитывает более 50 государств-членов, в основном расположенных в Европе, Северной Африке и на Ближнем Востоке. Руководящий документ Организации, Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ, 1999 год), состоит из текста самого договора и семи приложений. В пункте 5 статьи 6 Единых правовых предписаний к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) (Приложение В к КОТИФ) прямо сказано, что «накладная не имеет силы коносамента». Другой организацией является Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), в которую входит 29 стран, расположенных главным образом в Азии и Восточной Европе. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) ОСЖД состоит из текста самого договора, правил процедуры и шести приложений. В тексте документа не уточнено, является ли накладная товарораспорядительным документом, однако в статье 6 сказано, что транспортная железнодорожная накладная сопровождает груз на всем пути следования от станции отправления до станции назначения, а в статье 7 предусмотрено, что железнодорожная накладная с проставленным штампом может служить подтверждением заключения договора перевозки.

5. В целях гармонизации железнодорожных транспортных документов обе железнодорожные организации разработали форму накладной ЦИМ/СМГС. Однако по разным причинам накладная ЦИМ/СМГС не получила широкого применения на практике. В пункте 2 Руководства по накладной ЦИМ/СМГС сказано, что накладная ЦИМ/СМГС является документом, подтверждающим заключение договора международной железнодорожной перевозки между странами, применяющими ЦИМ и СМГС. В пункте 19 предусмотрено, что оригинал накладной ЦИМ/СМГС выдается получателю. Тем не менее накладные ЦИМ/СМГС выполняют не все функции товарораспорядительных документов и поэтому отличаются от них по своему характеру.

6. В 2011 году Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) учредила группу экспертов для разработки проекта единого железнодорожного законодательства. Положения о транспортных железнодорожных накладных, содержащиеся в предложенном экспертами проекте, по сути не отличаются от требований ЦИМ и СМГС, а железнодорожные накладные по-прежнему рассматриваются как договор перевозки, а не как товарораспорядительный документ.

7. Оборотоспособность мультимодальных транспортных документов при определенных обстоятельствах признается в Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов 1980 года (не действует) и Правилах ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок 1992 года, а также других международных правилах, касающихся мультимодальных перевозок, которые применимы к международным перевозкам, выполняемым двумя или более видами транспорта. Положения этих документов, регулирующие права и обязательства заинтересованных сторон, ответственность за ущерб и

другие аспекты, относятся в основном к морским перевозкам. Особенности же железнодорожных и других видов перевозок в них в полной мере не учитываются.

8. Хотя в Унифицированных правилах и обычаях для документарных аккредитивов (УОП 600) предусмотрено, что банки могут акцептовать транспортные железнодорожные накладные, эти накладные не носят товарораспорядительного характера, и поэтому их предъявление не решает вопросов контроля над грузом и приема поставки. Чтобы не подвергать себя большому риску, банки на практике весьма неохотно акцептуют железнодорожные накладные при осуществлении операций с аккредитивами, в результате чего транспортные железнодорожные накладные нельзя использовать для привлечения финансирования и взаимных расчетов.

9. Отношение к данной теме имеет и ряд правовых документов, разработанных Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). Например, в сфере международных перевозок Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов («Роттердамские правила») применяется как к оборотным, так и к необоротным транспортным документам в том, что касается формальных требований и обязательств перевозчика по доставке груза, однако не регулирует право собственности на груз. Хотя Конвенция применима к перевозке грузов по принципу «от двери до двери», ее нельзя применять в тех случаях, когда неморской сегмент перевозки регулируется другими единообразными международными режимами (например, международными железнодорожными правилами). В области электронной торговли правила передачи электронных документов в соответствии с Типовым законом ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях разработаны исходя из того, что эти документы являются оборотными. Поэтому применять Типовой закон в сфере железнодорожных перевозок можно лишь в том случае, если будет решен вопрос об оборотоспособности транспортных железнодорожных накладных. Что же касается обеспеченных сделок, то хотя ЮНСИТРАЛ и разработала ряд правовых документов на тему использования таких сделок для целей финансирования, их сфера применения ограничена непосредственно финансированием под обеспечение и не затрагивает вопроса о применимости железнодорожных накладных.

10. Китайские предприятия и их торговые партнеры из других стран нашли способы решения проблем, связанных с отсутствием у транспортных железнодорожных накладных статуса товарораспорядительных документов. Чаще всего с этой целью заключается договорное соглашение, по условиям которого перевозчик или экспедитор помимо железнодорожной накладной должен выдать «коносамент». «Коносамент» служит исключительно для подтверждения факта доставки, а контроль над грузом на протяжении всего процесса перевозки осуществляет перевозчик или экспедитор. Грузоотправитель может использовать такой «коносамент» для расчетов с банком, в том числе для негоциации, расчетов в иностранной валюте и оплаты переводных векселей. Грузополучатель получает коносамент от банка-эмитента после выполнения своих обязательств и на его основании получает груз от выдавшего коносамент лица.

11. Хотя вышеизложенный метод иногда применяется в сделках, товарораспорядительная функция «коносамента», признаваемая за ним по договоренности сторон, имеет силу только для участников договора. Это не только создает неопределенность в отношении прав и обязательств заинтересованных сторон, но и существенно ограничивает оборотоспособность «коносамента» и возможность его использования для обеспечения финансирования. Кроме того, в рамках договора нельзя урегулировать такие вопросы, как требования к лицу, выдающему коносамент, условия выдачи коносамента, предполагаемые пользователи, а также форма и действительность выдаваемого коносамента. По этой причине крайне важно

обеспечить соответствующие институциональные гарантии на уровне правовых норм.

III. Заключение

12. Разработав новые правила для устранения торговых барьеров, обусловленных отсутствием у железнодорожных накладных статуса товарораспорядительных документов, можно существенно снизить коммерческий риск и транзакционные издержки, а также способствовать устойчивому экономическому развитию и торговому процветанию, от которых выиграют не только страны, не имеющие выхода к морю, но и другие страны во всем мире. Такая необходимость может иметься не только в сфере железнодорожных, но и в сфере автомобильных и авиаперевозок. Товарораспорядительные документы, используемые в международной торговле и перевозках, должны подлежать обращению и применению в разных странах. Поскольку эту проблему нельзя решить в законодательстве отдельно взятой страны, заинтересованные стороны призывают к разработке новых международных норм.

13. У ЮНСИТРАЛ имеется большой опыт согласования и модернизации норм в сфере международной торговли. В этой связи правительство Китая рекомендует ЮНСИТРАЛ включить в свою программу работы тему решения проблем, связанных с отсутствием у железнодорожных и иных транспортных накладных статуса товарораспорядительных документов, и приступить к изучению вопроса о возможной подготовке международного документа по этой теме. В качестве одного из возможных вариантов можно было бы, например, подумать о разработке унифицированного коносамента, подходящего для железнодорожных, автомобильных и авиаперевозок с использованием одного или нескольких видов транспорта, с тем чтобы в конечном итоге для контроля и получения груза было достаточно одного сквозного коносамента. Наличие такой функции позволило бы использовать коносамент для финансовых расчетов. Помимо этого можно было бы изучить возможность разработки правил, касающихся требований к лицу, выдающему коносамент, условий выдачи коносамента, предполагаемых пользователей, а также формы и действительности коносамента. Следует отметить, что такие новые правила не подразумевают внесения изменений в действующие правовые нормы в области перевозок.

14. Учитывая широкий спектр и сложность рассматриваемых вопросов, Комиссии рекомендуется поручить Секретариату 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 (ЦИТ), соответствующие региональные комиссии Организации Объединенных Наций, Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Международная торговая палата (МТП). Китай готов оказать поддержку исследовательской работе по этой теме.