



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
24 February 2003

Russian
Original: French

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Рабочая группа по электронной торговле

Сорок первая сессия

Нью-Йорк, 5–9 мая 2003 года

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

Подборка замечаний правительств и международных организаций

Содержание

	<i>Стр.</i>
II. Подборка замечаний	2
В. Межправительственные организации	2
1. Международный союз автомобильного транспорта	2



II. Подборка замечаний

V. Межправительственные организации

1. Международный союз автомобильного транспорта

[Подлинный текст на французском языке]
[25 ноября 2002 года]

1. Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) с интересом следит за работой ЮНСИТРАЛ по устранению юридических препятствий развитию электронной торговле в международных документах, касающихся международной торговли. Он с удовлетворением отмечает высокое качество проведенного анализа юридических документов – в том числе касающихся автомобильного транспорта – в документе A/CN.9/WG.IV/WP.94.

2. Он внимательно изучил предварительный проект конвенции о [международных] договорах, заключенных или подтвержденных с помощью сообщений данных. Изучив этот документ, в частности в свете Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 года (Конвенция КДПГ), он хотел бы сделать нижеследующие замечания.

1. Предварительный проект конвенции

Статья 1

Вариант А

3. Положение, согласно которому "настоящая Конвенция применяется к договорам, заключенным или подтвержденным посредством сообщений данных", может вызвать проблемы толкования. Все средства передачи сообщений в отношениях между сторонами договора о перевозке носят дополнительный, а не исключительный характер. Как следствие, договор международной автомобильной перевозки может быть заключен устно по телефону, подтвержден обменом сообщениями на бумажной основе и воплощен в электронной форме в накладной КДПГ. В подобной ситуации вопрос о применимости будущей конвенции является неясным. Если ответ на этот вопрос будет дан положительный, то будет иметь место унификация правил о заключении договора не только в тех случаях, когда он заключен с помощью информационных технологий, но также и в тех случаях, когда он заключен устно или с помощью обмена бумажными сообщениями, поскольку такой договор будет охватываться уже в силу того факта, что обмен договорными документами (в данной ситуации накладной КДПГ) осуществляется с помощью использования таких технологий. Напротив, если на этот вопрос будет дан отрицательный ответ, то будет иметь место противоречие между сформулированной сферой применения и содержанием будущей конвенции.

4. В пункте 3 предварительного проекта договаривающимся государствам предоставляется право заявить, что они будут применять будущую конвенцию только к договорам, заключенным между сторонами, имеющими коммерческие предприятия в различных государствах, что исключит большое число договоров перевозки, подчиняющихся Конвенции КДПГ и заключенных между сторонами, имеющими коммерческие предприятия в одном и том же государстве. Так,

следовало бы провести различие между "международными договорами" и "международной перевозкой".

Вариант В

5. Понятие "международный" по смыслу предварительного проекта не сопоставимо с понятием "международный" по смыслу Конвенции КДПГ. Согласно последней (статья 1.1) международной считается любая перевозка, когда место принятия перевозки груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участвующей в Конвенции. Такой порядок устанавливается независимо от domicilia и национальности сторон договора перевозки. Содержащееся в предварительном проекте определение, согласно которому договор считается имеющим международный характер (что обусловит применимость будущей конвенции), если в момент его заключения коммерческие предприятия сторон находятся в различных государствах, исключит из сферы действия большое число договоров перевозки, подчиняющихся Конвенции КДПГ и заключенных между сторонами, имеющими коммерческие предприятия в одной и той же стране.

Статья 3

6. Договор международной дорожной перевозки, "подтвержденный" накладной КДПГ, составленной в электронной форме, может быть сочтен – в том, что касается вопросов его заключения, – подчиняющимся будущей конвенции даже в том случае, когда этот договор будет заключен устно или при помощи бумажных документов. С тем чтобы избежать проблем толкования, следовало бы более точно определить сферу применения будущей конвенции (см. замечания относительно статьи 1).

Статья 5

7. Определение термина "сообщение данных" включает, в том числе "телеграмму, телекс или телефакс". В то же время, как представляется, в вариантах А и В статьи 13 предварительного проекта это определение не учитывается.

8. Согласно варианту А подпись будет недействительной, если для идентификации подписавшего не будет использоваться какой-либо "способ". Это положение, если оно будет сохранено в нынешней форме, может подорвать практику, состоящую, например, в обмене договорными документами по телефаксу. Согласно варианту В требование в отношении наличия подписи будет исполнено, если "сообщение данных" снабжено "электронной подписью, которая является настолько надежной, насколько...". Телеграмма, телекс и телефакс не предполагают использования электронных подписей.

Статья 8

9. В соответствии с этой статьей "акцепт оферты вступает в силу в момент, когда указание согласия получено оферентом", т.е., согласно подпункту (g) статьи 5, "физическим или юридическим лицом, предлагающим товары или услуги".

10. В то же время в отличие от публичных перевозчиков, функционирующих на основе постоянной оферты, дорожный перевозчик должен дать свое согласие на договор. Заказчик, как правило, является оферентом (см. J. Putzeys, *Le Contrat de transport routier de marchandises*, p. 113 et 114). Заказ транспортного средства должен быть акцептован дорожным перевозчиком.

11. Отсюда следует, что в отличие от положений статьи 8 моментом заключения договора перевозки наиболее часто является момент, когда "выражение согласия" получено заказчиком.

2. Другие проблемы

12. Г-жа Женевьев Бурдо, профессор Парижского университета, предлагает (приложение к документу A/CN.9/WG.IV/WP.89) принять соглашение о толковании, которого, по ее мнению, будет достаточно для устранения препятствий электронной торговле, создаваемых действующими международными договорами.

13. В отличие от этого Франция придерживается мнения (пункт 7 документа A/CN.9/WG.IV/WP.93), что формулирование соглашения о толковании уже существующих договоров не соответствует поставленной цели. Задача заключается не в том, чтобы разработать соглашение о толковании, изменении или пересмотре уже существующих договоров, а в заключении нового соглашения, допускающего использование электронных эквивалентов.

14. Как это совершенно верно отметила делегация Швейцарии (A/CN.9/WG.IV/WP.98/Add.4, пункт 7), вопрос о том, что необходимо – изменение или просто дополнение существующих договоров, – невозможно решить априорно. Для того чтобы ответить на этот вопрос, необходимо рассмотреть соответствующие договоры на индивидуальной основе. В силу этого делегация Швейцарии не видит также возможности избежать необходимости пересмотра при выборе надлежащей формы аутентичного толкования. По мнению этой делегации, изменение правил толкования какого-либо юридического документа означает его изменение и поэтому измененный таким образом документ следует рассматривать в качестве пересмотренного варианта.

15. МСАТ, который провел по совету швейцарской делегации изучение Конвенции КДПГ, хотел бы подчеркнуть, что авторы этой Конвенции хотели бы, чтобы это соглашение избежало судьбы Варшавской конвенции и норм международного права, касающихся коносаментов и договора морской перевозки.

16. Соответственно в пункт 5 статьи 1 Конвенции КДПГ было включено положение, согласно которому "договаривающиеся стороны запрещают изменение этой Конвенции путем частных соглашений, заключенных между двумя или несколькими договаривающимися сторонами". Благодаря этому положению на всем пространстве от Атлантики до Тихого океана договоры международной дорожной перевозки унифицированно регулируются единым текстом. Применительно к Конвенции КДПГ единственной допустимой возможностью остается заключение дополнительного соглашения, признающего электронные эквиваленты. Эта возможность в форме подготовки протокола по ЭДИ к Конвенции КДПГ в настоящее время изучается Рабочей группой по

автомобильному транспорту ЕЭК ООН, которая рассматривает дополнение к Конвенции КДПГ, подготовленное и предложенное профессором Жаком Путцейсом и МИУЧП.

Заключения

17. Принимая во внимание, что:

а) для учета особенностей дорожных перевозок, изложенных выше, разработчикам проекта конвенции о [международных] договорах, заключенных или подтвержденных с помощью сообщений данных, будет необходимо провести глубокое изменение многочисленных уже принятых принципов – аналогично случаю Конвенции Организации Объединенных Наций о купле–продаже;

б) работа, направленная на подготовку дополнительного соглашения к Конвенции КДПГ и предполагающая признание электронных эквивалентов, уже проводится в рамках ЕЭК ООН,

МСАТ считает, что было бы уместно не включать международные дорожные перевозки в сферу действия предварительного проекта конвенции, но при этом, как это предлагается в записке Секретариата (A/CN.9/WG.IV/WP.94, пункт 104) продолжать в рамках ЮНСИТРАЛ "следить за усилиями, предпринимаемыми в настоящее время под эгидой ЕЭК", и принять к сведению "информацию о прогрессе в этой работе на более позднем этапе". Это позволит избежать необходимости предпринимать дублирующие друг друга усилия, что привело бы к созданию запутанной ситуации и получению противоречащих друг другу результатов.