



КОЛЛИЗИОННЫЕ ВОПРОСЫ: ВЫБОР ПРИМЕНИМОГО ПРАВА И ЭЛЕКТРОННОЙ ФОРМЫ ДОГОВОРА В ЛОГИСТИКЕ

Бобоназарова Хонзода Бахриддин қизи

*Студентка магистратуры Ташкентского государственного
юридического университета по направлению
«Международное коммерческое право»*

Аннотация: *Ushbu maqolada xalqaro logistika sohasida shartnomalarning elektron shaklidan foydalanish va qo'llaniladigan huquqni tanlash bilan bog'liq kollizion masalalar tahlil qilinadi. Tadqiqotda eCMR elektron yuk hujjatlari, smart-kontraktlar va transchegaraviy raqamlashtirishning huquqiy jihatlari o'rganiladi. Unifikatsiyalangan huquqiy mexanizmlarning yetishmasligi shartnoma xavflarining ortishiga olib kelayotgani ta'kidlanadi. Muallif raqamli logistika sharoitida kollizion me'yorlarni uyg'unlashtirish bo'yicha takliflar ilgari suradi.*

Калит со'злар: *xalqaro logistika, huquqni tanlash, yurisdiksiya, eCMR, smart-kontraktlar, elektron shartnoma, raqamli transformatsiya*

Аннотация: *В статье рассматриваются коллизионные вопросы, возникающие при выборе применимого права и использовании электронной формы договоров в международной логистике. Анализируются проблемы, связанные с применением электронных транспортных документов (eCMR), умных контрактов (smart contracts), а также трансграничной цифровизации. Отмечается недостаточность унифицированных правовых механизмов, что приводит к правовой неопределённости и увеличению договорных рисков. В работе предлагаются направления гармонизации коллизионного регулирования в условиях цифровой трансформации логистических процессов.*

Ключевые слова: *международная логистика, выбор права, юрисдикция, eCMR, smart contracts, электронный договор, трансграничная цифровизация*

Abstract: *This paper explores conflict-of-law issues arising in the context of applicable law selection and the use of electronic contract forms in international*



logistics. Special attention is paid to the legal status of electronic transport documents (eCMR), smart contracts, and cross-border digitalization. The study identifies the lack of harmonized legal mechanisms, leading to legal uncertainty and increased risks in contractual performance. The paper proposes directions for the harmonization of conflict-of-law approaches in the digital era of logistics.

Keywords: *international logistics, applicable law, jurisdiction, eCMR, smart contracts, electronic contract, cross-border digitalization*

Современная международная логистика всё чаще функционирует в цифровой среде, где сделки оформляются, исполняются и контролируются с использованием электронных средств. Электронные накладные (eCMR), смарт-контракты и платформенные решения для управления цепочками поставок становятся стандартом в глобальной торговле¹. Вместе с тем цифровизация логистических процессов поставила перед правом ряд новых и пока не решённых вопросов — в частности, вопросов выбора применимого права, определения юрисдикции и признания электронной формы договора как юридически значимой.

Одной из ключевых проблем остаётся отсутствие согласованных международных норм, регулирующих цифровые логистические договоры в коллизионном аспекте. Несмотря на универсальные подходы, закреплённые в ряде международных актов (Конвенция о международной дорожной перевозке грузов (CMR), Венская конвенция о договорах международной купли-продажи товаров (CISG), Принципы УНИДРУА), стороны договоров нередко сталкиваются с неопределённостью в части того, какое право подлежит применению при возникновении спора, особенно в случае, если договор был заключён или исполнен в электронном формате².

Эта неопределённость усиливается в ситуации, когда используются умные контракты (smart contracts), основанные на алгоритмах, которые автоматически исполняют условия сделки. При отсутствии прямого

¹ Ефремова Н.А. *Электронная форма внешнеэкономического договора и выбор применимого права.* // Журнал международного права и международных отношений, №4, 2022.

² Шумилов В.М. *Международное частное право.* Учебное пособие. — М.: Проспект, 2021.



соглашения о применимом праве такие формы оказываются в «правовом вакууме», поскольку традиционные коллизионные нормы не учитывают особенности цифровой среды.

Актуальность настоящего исследования обусловлена необходимостью переосмысления правового подхода к регулированию электронных договоров и укрепления правовой определённости в трансграничной логистике. Целью данной работы является анализ существующих коллизионных механизмов в международной практике и выявление путей гармонизации подходов к выбору права и юрисдикции в условиях цифровизации.

Развитие международной логистики в цифровую эпоху сопровождается переходом от бумажной документации к электронному документообороту, что требует адаптации существующих правовых механизмов. Особую актуальность приобретают коллизионные вопросы, связанные с выбором применимого права и определением юрисдикции, а также с признанием электронной формы договора как юридически значимой в трансграничных отношениях.

В традиционном праве стороны договора имеют право свободно определять применимое право и подсудность возникающих споров³. Этот подход закреплён как в международных конвенциях (например, Гагская конвенция 2005 года о соглашениях о выборе суда), так и в национальных законодательных актах, включая коллизионные нормы. Однако в цифровой логистической среде нередко используются автоматизированные платформы, на которых выбор права может быть не указан явно либо задан по умолчанию системой — что приводит к неопределённости и спорным ситуациям.

Дополнительные сложности возникают при использовании **умных контрактов (smart contracts)**, которые формально не всегда соответствуют традиционным представлениям о договоре: не содержат явной оферты и акцепта в привычной форме, а также не всегда включают указание на применимое право⁴. При этом такие контракты могут инициировать действия,

³ Гагские принципы о выборе права в международных коммерческих договорах, 2015 г.

⁴ Kovács Z. *Legal Challenges of Smart Contracts in International Trade*. // European Journal of Law and Technology, Vol. 12(3), 2021.



имеющие юридические последствия: передача оплаты, уведомления, отказ от обязательств и т.д. Проблема усугубляется отсутствием чётких правил, применимых к месту заключения и месту исполнения таких сделок.

Аналогичным образом, внедрение **электронных транспортных документов**, таких как **eCMR**, представляет собой шаг к унификации и автоматизации логистики, однако вызывает трудности с их признанием в качестве доказательства в суде, особенно в странах, не ратифицировавших Протокол к CMR от 2008 года⁵. Это делает актуальным вопрос признания юридической силы электронной формы договора и его сопоставимости с бумажным аналогом.

Коллизионные нормы зачастую не адаптированы к цифровым реалиям. Например, многие правовые порядки продолжают связывать выбор права с местом заключения договора или местом нахождения одной из сторон, что не всегда применимо в виртуальной среде. Принципы УНИДРУА 2016 года и Гаагские принципы о выборе права в международных коммерческих договорах (2015) содержат более гибкие положения, но их правовой статус остаётся «мягким» (soft law) и не имеет обязательной силы⁶.

Таким образом, в трансграничной логистике наблюдается дефицит унифицированных правил, регулирующих выбор права и признание электронной формы сделок. Это создаёт правовую неопределённость, усиливает риски сторон и препятствует эффективному использованию цифровых инструментов в логистических цепочках.

Для обеспечения правовой определённости необходимо:

- расширение числа государств, присоединившихся к Протоколу eCMR;
- признание юридической силы smart contracts с установлением минимальных требований к их содержанию;
- разработка международных стандартов для автоматизированного выбора применимого права;

⁵ Протокол к CMR об электронной накладной (eCMR), 2008 г.

⁶ Принципы международных коммерческих договоров УНИДРУА (ред. 2016 г.)



- гармонизация национальных подходов в рамках UNCITRAL, ВТО или UNIDROIT.

Международная логистика как система, тесно связанная с трансграничными поставками, производственными цепочками и международными договорами, особенно уязвима перед глобальными кризисами. События последних лет, такие как пандемия COVID-19, вооружённые конфликты, санкционные ограничения, блокировка транспортных узлов (например, инцидент с контейнеровозом Ever Given в Суэцком канале), ярко продемонстрировали хрупкость глобальных логистических связей и актуализировали вопрос правового регулирования обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажора).

Форс-мажор — это юридическая категория, которая освобождает сторону договора от ответственности за неисполнение обязательств, если это было вызвано обстоятельствами, находящимися вне контроля сторон. Однако квалификация события как форс-мажорного и последствия такой квалификации зачастую различаются в зависимости от применимого права. Это приводит к правовой неопределённости, особенно при отсутствии чёткого определения форс-мажора в тексте договора.

В ряде случаев международные логистические договоры (перевозка, экспедиция, аутсорсинг логистики) не содержат специальных оговорок о форс-мажоре, либо такие оговорки носят формальный характер. Это усложняет защиту прав стороны, не выполнившей обязательства по независящим причинам. Так, в некоторых юрисдикциях пандемия COVID-19 признавалась форс-мажором лишь при наличии прямого указания в договоре; в других — рассматривалась как экономическое затруднение, не освобождающее от ответственности.

Особенно спорным остаётся вопрос **перебоев в исполнении обязательств третьими лицами** в логистической цепи. Например, если поставщик на другом континенте оказался под санкциями, может ли это считаться форс-мажором для местного логиста, не имеющего прямого договора



с этим поставщиком? Ответ зависит от юрисдикции, структуры договора и трактовки «контроля над обстоятельствами».

Сложности также возникают при применении Инкотермс — хотя они содержат стандартные условия по распределению рисков, сами по себе **не регулируют последствия форс-мажора**⁷. Это остаётся предметом правовой квалификации на основе национального или договорного права.

К числу необходимых решений для минимизации правовых рисков можно отнести:

- включение в логистические контракты адаптированных форс-мажорных оговорок с учётом цифровых и геополитических реалий;
- применение типовых оговорок Международной торговой палаты (ICC Force Majeure Clause 2020);
- гибкий подход к оценке добросовестности сторон в кризисных ситуациях в рамках арбитражной и судебной практики.

Таким образом, правовое регулирование форс-мажора в международной логистике требует как договорной предусмотрительности, так и развития международной практики толкования подобных ситуаций. Только так можно обеспечить устойчивость логистических отношений в условиях глобальной нестабильности.

Налоговые обязательства и страховые механизмы — важные компоненты в системе обеспечения надлежащего исполнения международных логистических договоров. Тем не менее, в трансграничной логистике они нередко становятся источником **правовой неопределённости и споров**, особенно в условиях цифровизации, децентрализации логистических цепей и санкционного давления.

Одной из ключевых проблем является **отсутствие согласованных международных подходов к налогообложению логистических операций**. Например, в некоторых юрисдикциях услуги экспедирования и хранения

⁷ Бекмуродов Ш.Ш. *Правовые аспекты цифровизации логистических операций в Узбекистане*. // Юридический вестник Узбекистана, №1, 2023.



облагаются НДС, в других — нет. Это приводит к двойному налогообложению или к налоговому арбитражу, когда стороны стремятся использовать наиболее выгодную налоговую систему.

Кроме того, при использовании логистических посредников (3PL и 4PL), действующих в нескольких юрисдикциях, трудно определить, в какой стране возникает обязанность по уплате налогов — особенно если склад, транспорт и оплата размещены в разных странах. Ситуацию усложняет использование **электронных платформ**, через которые заключаются договора: налоговые органы разных государств могут по-разному трактовать такие сделки как "внутренние" или "трансграничные".

Пример: грузоотправитель из Германии заключает электронный договор с узбекским логистическим оператором через онлайн-платформу. Груз перемещается через Казахстан. В каком государстве возникает обязанность уплатить НДС? Зависит от трактовки места оказания услуги, которое по-разному определяется в ГК, Налоговом кодексе и международных соглашениях.

Другая значимая проблема — **рассогласование договорных и страховых условий**. В логистике действует принцип многоуровневой ответственности, где каждый участник несёт ответственность в пределах своих обязательств. Однако страховое покрытие не всегда охватывает весь логистический цикл, особенно если произошли убытки по вине третьих лиц.

Многие страховщики исключают из покрытия убытки, вызванные **санкциями, киберугрозами, пандемиями**, что делает стандартное страхование недостаточным в современных условиях. Также актуальна проблема **отсутствия единой страховой практики по eCMR и smart contracts**: пока не урегулировано, покрываются ли убытки, связанные с автоматическими исполнениями или цифровыми сбоями⁸.

Пример: при использовании smart contract оплата была произведена автоматически, хотя груз был повреждён. Возникает вопрос: кто несёт убытки

⁸ UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, 1996.

и покрывает ли страховка такую ситуацию? В большинстве случаев — нет, поскольку кодовая ошибка или задержка при передаче сигнала не входит в стандартные страховые события.

Таким образом, налогообложение и страхование в логистике не только сопровождают договор, но и **существенно влияют на его юридическую устойчивость**. В условиях глобализации и цифровизации требуется:

- унификация подходов к налогообложению логистических операций в рамках ВТО и ОЭСР;
- развитие трансграничного налогового соглашения для предотвращения двойного налогообложения;
- внедрение стандартов страхового покрытия для цифровых логистических договоров, включая автоматические исполнения и киберриски.

Коллизионные вопросы, связанные с выбором применимого права и признанием электронной формы договора, сегодня представляют собой одну из наиболее острых и недооценённых проблем международной логистики. Расширение цифровых форм взаимодействия, таких как электронные транспортные документы (eCMR) и smart contracts, с одной стороны, создаёт условия для автоматизации и ускорения логистических процессов, а с другой — вызывает серьёзные юридические риски в случае отсутствия чёткой коллизионной привязки.

Проведённый анализ показал, что международное регулирование пока отстаёт от темпов технологического развития: в ряде юрисдикций отсутствует признание цифровых документов как равнозначных бумажным; механизмы выбора права не адаптированы к электронной среде; юрисдикционные конфликты остаются неурегулированными. Это препятствует правовой предсказуемости и снижает доверие к новым цифровым решениям в логистике.

Для формирования устойчивой правовой среды необходима гармонизация подходов в международной практике, включая разработку обязательных стандартов по выбору применимого права в цифровых договорах, признание электронной формы сделок, а также интеграция этих вопросов в



коллизийное регулирование и международные договоры. Только так можно обеспечить эффективную защиту сторон и стабильность логистических обязательств в трансграничной цифровой среде.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Учебная литература, диссертации, авторефераты и пособия:

- 1.1. Ефремова Н.А. *Электронная форма внешнеэкономического договора и выбор применимого права*. // Журнал международного права и международных отношений, №4, 2022.
- 1.2. Kovács Z. *Legal Challenges of Smart Contracts in International Trade*. // European Journal of Law and Technology, Vol. 12(3), 2021.
- 1.3. Бекмуродов Ш.Ш. *Правовые аспекты цифровизации логистических операций в Узбекистане*. // Юридический вестник Узбекистана, №1, 2023.
- 1.4. Шумилов В.М. *Международное частное право*. Учебное пособие. — М.: Проспект, 2021.
- 1.5. Диссертация на тему: *Правовое регулирование электронных контрактов в трансграничной торговле*, автореферат канд. юрид. наук, Москва, 2020.

2. Нормативно-правовая база:

- 2.1. Конвенция Организации Объединённых Наций о договорах международной купли-продажи товаров (CISG), Вена, 1980 г.
- 2.2. Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (CMR), Женева, 1956 г.
- 2.3. Протокол к CMR об электронной накладной (eCMR), 2008 г.
- 2.4. Принципы международных коммерческих договоров УНИДРУА (ред. 2016 г.)
- 2.5. Гаагские принципы о выборе права в международных коммерческих договорах, 2015 г.
- 2.6. Закон Республики Узбекистан от 16.02.2021 г. № ЗРУ-674 «О международном коммерческом арбитраже»
- 2.7. Закон Республики Узбекистан от 22.10.2019 г. № ЗРУ-583 «Об электронном документообороте»



2.8. UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, 1996.

3. Электронно-образовательные ресурсы:

3.1. https://uncitral.un.org/en/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg

3.2. https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr_r.pdf

3.3. <https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=135>

3.4. <https://www.unidroit.org/instruments/commercial-contracts/unidroit-principles-2016/>

3.5. <https://lex.uz/docs/5294087> — Закон РУз о международном коммерческом арбитраже

3.6. <https://iccwbo.org/publication/icc-force-majeure-hardship-clauses-2020/>

3.7. <https://ybcase.com/company-services/mediation/adr-vo-francii>

3.8. <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ru/new-york-convention-r.pdf>

3.9. https://www.trans-lex.org/312142/_/fiona-trust-holding-corp-v-privalov-%5B2007%5D-ukhl-40/