Организация Объединенных Наций A/CN.9/1164

Генеральная Ассамблея

Distr.: General
8 December 2023
Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли
Пятьдесят седьмая сессия
Нью-Йорк, 24 июня — 12 июля 2024 года

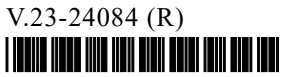
Доклад Рабочей группы VI (Оборотные грузовые документы) о работе ее сорок третьей сессии (Вена, 27 ноября — 1 декабря 2023 года)

Содержание

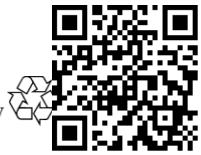
Стр.

I. Введение 2
II. Организация работы сессии 2
III. Ход обсуждения 3
IV. Будущий документ об оборотных грузовых документах 3
Предварительный проект положений документа об оборотных грузовых документах 3
1. Проект статьи 1. Сфера применения 4
2. Проект статьи 3. Выдача оборотного грузового документа 6
3. Проект статьи 4. Содержание оборотного грузового документа 9
4. Проект статьи 5. Недостатки в оборотном грузовом документе 12
5. Проект статьи 6. Доказательственная сила оборотного грузового документа 14
6. Проект статьи 7. Объем прав держателя по оборотному грузовому документу 15

V.23-24084 (R)



Просьба отправить на вторичную переработку



I. Введение

1. На пятьдесят пятой сессии в 2022 году Комиссия поручила Рабочей группе VI заняться рассмотрением темы оборотных документов смешанной перевозки[1]. Рабочая группа приступила к ее обсуждению на своих сорок первой и сорок второй сессиях, взяв за основу подготовленный секретариатом набор предварительных проектов положений для документа об оборотных грузовых документах. Поскольку документ об оборотных грузовых документах, возможно, будет применяться как к смешанным перевозкам, так и к перевозкам одним видом транспорта, во избежание путаницы название Рабочей группы было впоследствии изменено на «оборотные грузовые документы»[2].

2. На пятьдесят шестой сессии в 2023 году Комиссия приняла к сведению решение Рабочей группы отложить рассмотрение проектов положений об электронных аспектах и вернуться к ним после завершения работы над основными положениями, касающимися оборотного характера документов[3]. Комиссия выразила удовлетворение продвижением работы в Рабочей группе VI и поддержкой, предоставленной секретариатом[4].

II. Организация работы сессии

3. Рабочая группа, в состав которой входят все государства — члены Комиссии, провела свою сорок третью сессию в Вене 27 ноября — 1 декабря 2023 года.

4. В работе сессии приняли участие представители следующих государств — членов Рабочей группы: Австралии, Австрии, Аргентины, Афганистана, Бразилии, Венесуэлы (Боливарианская Республика), Вьетнама, Ганы, Германии, Доминиканской Республики, Зимбабве, Индии, Индонезии, Ирака, Ирана (Исламская Республика), Испании, Италии, Канады, Китая, Кот-д'Ивуара, Кувейта, Марокко, Мексики, Панамы, Перу, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Саудовской Аравии, Сингапура, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Таиланда, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Чехии, Чили, Швейцарии, Японии.

5. На сессии присутствовали наблюдатели от следующих государств: Гватемалы, Египта, Ливии, Мавритании, Мальты, Мьянмы, Объединенной Республики Танзания, Омана, Парагвая, Сальвадора, Сейшельских Островов, Словакии, Филиппин, Шри-Ланки.

6. На сессии присутствовали наблюдатели от следующих международных организаций:

a) *система Организации Объединенных Наций*: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО);

b) *межправительственные организации*: Гаагская конференция по международному частному праву, Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Совет сотрудничества стран Залива (ССЗ);

c) *международные неправительственные организации*: Глобальный форум грузоотправителей (ГФГ), Международная палата судоходства (МПС), Международная торговая палата (МТП), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный морской комитет (ММК), Центр международных исследований в области права (ЦМИП), Центр международных

[1] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, семьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/77/17), пп. 22 (h) и 202.
[2] Там же, *семьдесят восьмая сессия, Дополнение № 17* (A/78/17), п. 174 (f).
[3] Там же, п. 168.
[4] Там же, п. 171.

и сравнительно-правовых исследований (ЦМСПИ) и Шанхайская арбитражная комиссия (ШАК).

7. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-жа Беате ЧЕРВЕНКА (Германия)

Докладчик: г-жа Нак Хи ХЮН (Республика Корея)

8. Рабочей группе были представлены следующие документы:

a) аннотированная предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.VI/WP.99);

b) пересмотренный предварительный проект положений документа об оборотных грузовых документах с аннотациями (A/CN.9/WG.VI/WP.100).

9. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

1. Открытие сессии и расписание заседаний
2. Выборы должностных лиц
3. Утверждение повестки дня
4. Будущий документ об оборотных грузовых документах
5. Утверждение доклада.

III. Ход обсуждения

10. Рабочая группа продолжила рассмотрение этой темы на основе записки Секретариата (A/CN.9/WG.VI/WP.100), содержащей пересмотренный предварительный проект положений документа об оборотных грузовых документах с аннотациями. Резюме обсуждений Рабочей группы приводится в главе IV ниже.

IV. Будущий документ об оборотных грузовых документах

Предварительный проект положений документа об оборотных грузовых документах

Общие замечания

11. Рабочая группа заслушала совместный доклад, с которым выступили представители Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Глобального форума грузоотправителей и Международной торговой палаты (МТП). В ходе выступления говорилось о необходимости создания международной правовой базы для поддержки использования оборотных документов перевозки одним видом транспорта и смешанной перевозки, о роли покупателя и продавца товара, роли экспедитора, эволюции операций в рамках сделок с использованием оборотного коносамента, сделок по аккредитиву в контексте смешанных перевозок, о продаже товара, находящегося в пути, а также об электронных коносаментах.

12. В частности, было упомянуто об Инкотермс МТП, в которых определяется момент перехода ответственности за груз от продавца к покупателю и сторона, ответственная за a) организацию и оплату международной перевозки груза, b) страхование груза и c) выполнение таможенных формальностей и уплату таможенных пошлин. Было высказано мнение, что вопрос о распределении ответственности следует учитывать при обсуждении особенностей оборотного грузового документа.

13. В отношении оборотных коносаментов смешанной перевозки было отмечено, что в 1968 году ФИАТА приступила к разработке стандартного коносамента, который экспедиторы могли бы использовать для предоставления грузоотправителям необходимого им документа, приемлемого для целей расчетов по аккредитиву, который можно было бы использовать как при перевозках одним видом транспорта, так и при смешанных перевозках. Были упомянуты разные функции, которые выполняют коносаменты, в частности подтверждение наличия договора перевозки, получения груза, права собственности на груз и фрахта («фрахт оплачен вперед» или «фрахт оплачивается получателем»). Было отмечено, что оборотный грузовой документ, который будет выдаваться в соответствии с проектом документа, должен будет выполнять не все функции коносаментов, а только функцию подтверждения права собственности на товар.

14. Было отмечено, что при сделках по аккредитиву банки обычно требуют от заявителя (т. е. импортера) предоставления обеспечения под аккредитив, например, денежного обеспечения или возобновляемого кредита. При этом было также отмечено, что возобновляемый кредит может предоставляться импортеру либо исходя из его кредитоспособности, либо под залог недвижимости или другого имущества (например, оборотных инструментов). Было разъяснено, что при проверке коносаментов банки в основном изучают информацию о грузоотправителе, грузополучателе, номере рейса морского судна, порте погрузки, порте выгрузки, описании груза, количестве оригинальных экземпляров, дате, лице, погрузившем груз на борт, лице, осуществившем предоплату, месте и дате выдачи, наименовании и идентификационных данных перевозчика или лица, подписавшего коносаменты. Было разъяснено, что банки обычно не работают с грузом напрямую, но назначают отвечающий квалификационным требованиям склад, в ведении которого будет находиться груз, указанный в обремененных коносаментах.

Проект статьи 1. Сфера применения

Пункт 1

15. Рабочая группа начала обсуждение с рассмотрения вопроса о том, является ли значение термина «международная перевозка грузов» во вступительной части пункта 1 достаточно ясным с учетом того, что на сорок второй сессии она приняла решение исключить проект определения этого термина (A/CN.9/1134, п. 38). В ответ было сказано, что этот термин в целом является вполне понятным и его определение содержится также в ряде конвенций о перевозках одним видом транспорта. Далее было отмечено, что упоминание о «международном характере» указывает на то, что товары должны пересекать границы государств.

16. В отношении подпунктов (a) и (b) было высказано мнение, что во избежание потенциальной коллизии правовых норм и для снижения риска возбуждения судебных разбирательств следует еще более ограничить сферу применения, указав, что место принятия груза транспортным оператором в свое ведение и место сдачи груза должны находиться в разных Договаривающихся государствах. Было отмечено, что Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила) имеет более широкую сферу применения, поскольку ею планировалось охватить все рассматривавшиеся вопросы, что, в свою очередь, не является целью разрабатываемого проекта документа. Согласно другому мнению, проект документа должен иметь более широкую сферу применения, и для его применения должно быть достаточным, чтобы в Договаривающемся государстве находилось или место принятия груза транспортным оператором в свое ведение, или место сдачи груза. Было пояснено, что на практике товар может быть продан во время нахождения в пути и, как следствие, место сдачи может несколько раз измениться в процессе перевозки. Если установить требование, согласно которому место сдачи должно находиться в Договаривающемся государстве, то возникнет большой вопрос о применимости проекта документа к ситуациям, когда товар продается во время нахождения в пути.

17. Был предложен промежуточный вариант, сочетающий более широкую сферу применения и механизм, предусматривающий необходимость получения согласия сторон на применение проекта документа. Были высказаны разные мнения насчет того, не предусмотрен ли уже такой механизм в пункте 1 проекта статьи 3. Было отмечено, что в проекте статьи 3 отражен принцип автономии сторон в контексте выдачи оборотного грузового документа.

18. Было высказано мнение, что, если учесть, что для определения того, может ли документ быть признан товарораспорядительным, как правило, применяется законодательство, действующее в месте его выдачи, то проект документа мог бы становиться применимым в месте выдачи оборотного грузового документа. Было указано на сложность установления места выдачи на практике, особенно в электронном контексте.

19. Рабочая группа напомнила, что термин «получать» был заменен формулировкой «принимать в ведение» с целью устранить обеспокоенность по поводу того, что на практике сами экспедиторы, как правило, физически не получают груз (A/CN.9/1134, п. 41). Также внимание Рабочей группы было вновь обращено на то, что в настоящее время согласно рабочей гипотезе данный проект документа планируется оформить в виде конвенции.

20. Предложение включить новый подпункт (c), гласящий «перевозка груза осуществляется из другой страны по договору, заключенному с договаривающимся государством», не нашло поддержки.

21. Посовещавшись, Рабочая группа решила на данном этапе сохранить союз «или» в пункте 1 и поручила секретариату разработать механизм, который позволит сторонам давать согласие на применение проекта документа, и включить его в сноску.

Пункт 2

22. Рабочая группа вернулась к рассмотрению вопроса о целесообразности исключения из сферы применения проекта документа международных перевозок, включающих морской участок (A/CN.9/1134, п. 55). Предложение об их исключении получило определенную поддержку, поскольку существуют давно устоявшиеся правовые нормы, регулирующие использование коносаментов, и проект документа не должен их затрагивать. Более того, после выдачи коносамента, который сам по себе является товарораспорядительным документом, в выдаче оборотного грузового документа не будет необходимости. В действующих морских конвенциях, в которых не признается использование электронных коносаментов, мог быть оставлен таким образом пробел, который постепенно устраняется благодаря применению Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях и Роттердамских правил, уже предусматривающих подходящие варианты для решения этой проблемы. С другой стороны, было высказано предостережение относительно исключения международных перевозок с морским участком, поскольку смешанные перевозки часто включают в себя морской участок, пусть он и не является основным. Было отмечено, что в рамках морских перевозок используются также необоротные транспортные документы (например, морские накладные).

23. Была высказана обеспокоенность по поводу того, что в пункте 2 не указано, что проект документа не применяется к некоторым видам товаров, например к опасным материалам, в отношении перевозки которых в некоторых юрисдикционных системах могут действовать ограничения. Также обеспокоенность была высказана по поводу отсутствия каких-либо конкретных правил для сдачи определенных видов товара, для которых может требоваться организация особых условий сдачи (например, техническое оборудование или технические средства). В ответ было разъяснено, что документ об оборотных грузовых документах не является подходящим документом для решения вопроса о возможности торговли определенными видами товаров, что является вопросом государственной политики и национального законодательства.

24. Было предложено включить после формулировки «национального закона» формулировку «а также компетентные органы каждого государства». Также предлагалось включить слово «хранение» в ссылку на сферу применения проекта документа.

25. Посовещавшись, Рабочая группа решила сохранить нынешнюю формулировку, отметив, что целесообразность исключения международных перевозок с морским участком можно обсудить на более позднем этапе при рассмотрении возможных коллизий с положениями других конвенций.

Пункт 3

26. Был задан вопрос о взаимосвязи проекта документа с действующими международными конвенциями, в частности с положениями, касающимися права распоряжаться товаром. Внимание Рабочей группы вновь было обращено на то, что пункт 3 призван отразить двуединый подход, на котором строится проект документа.

Проект статьи 3. Выдача оборотного грузового документа

Пункт 1

27 Было разъяснено, что пункт 1 позволяет сторонам выдать оборотный грузовой документ, и этот документ с момента его выдачи будет регулироваться проектом документа.

Пункт 2

28. Было отмечено, что в пункте 2 содержится перекрестная ссылка на пункт 1 проекта статьи 4, в связи с чем было предложено установить в пункте 1 проекта статьи 4 требование, обязывающее включать формулировку «приказу» или «оборотный» непосредственно в сам оборотный грузовой документ вместо сохранения ее в качестве элемента определения оборотного грузового документа в пункте 4 проекта статьи 2. Внимание Рабочей группы было обращено на принятое ею ранее решение придерживаться в этом отношении подхода, на котором построена Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила), в пункте 3 статьи 15 которой подтверждается действительность коносамента, невзирая на отсутствие в нем каких-либо данных, если он соответствует определению, содержащемуся в пункте 7 статьи 1 этой конвенции (A/CN.9/1127, п. 55). Далее было разъяснено, что согласно пункту 1 проекта статьи 5 действительность оборотного грузового документа не зависит от положений пункта 1 проекта статьи 4.

29. Также предлагалось исключить формулировку «на своей лицевой стороне», поскольку такой термин является двусмысленным и это понятие сложно применять в электронном контексте. В ответ было указано на то, что пометка, означающая, что транспортный документ служит оборотным грузовым документом, и соответствующая ссылка на проект документа должны быть заметными и должны выделяться на фоне общих условий, применимых к транспортному документу.

30. Был задан вопрос о том, может ли конкретный договор перевозки, если по нему не выдано никакого транспортного документа, сам служить оборотным грузовым документом в силу пункта 2. В ответ было разъяснено, что пункт 2 предполагает выдачу транспортного документа в любом случае и не предназначен для преобразования договора перевозки в оборотный грузовой документ.

31. При обсуждении пункта 3 проекта статьи 5 была высказана обеспокоенность по поводу того, что в пункте 2 не указано, что требуемая пометка должна содержать дату, с которой транспортный документ служит оборотным грузовым документом.

32. Посовещавшись, Рабочая группа решила исключить формулировку «на своей лицевой стороне» и разъяснить, что пометки и ссылки на проект документа должны быть заметными.

Пункт 3

33. Была высказана обеспокоенность по поводу сложности формулировки первого предложения, в частности первых трех содержащихся в нем обособленных оборотов. Было предложено исключить либо второй, либо третий обособленный оборот. В ответ было разъяснено, что пункт 2 проекта статьи 3 предусматривает приравнивание оборотного или необоротного транспортного документа к оборотному грузовому документу и поэтому не будет препятствовать использованию необоротного транспортного документа в качестве оборотного грузового документа во всех случаях, когда это допускается применимым законодательством. Было разъяснено, что, хотя пункт 3 служит цели разрешить выдачу оборотного грузового документа как отдельного документа, цель второго обособленного оборота, в котором говорится о ситуации, когда транспортный документ не является оборотным, состоит в том, чтобы избежать риска выдачи одним и тем же транспортным оператором двух оборотных документов на один и тот же груз. Также предлагалось заменить формулировку «не является оборотным» во втором обособленном обороте формулировкой «не может стать оборотным». В ответ было отмечено, что такая формулировка не будет способствовать большей правовой определенности и держателям и банкам придется дополнительно заниматься выяснением того, смогут ли те или иные определенные документы приобретать на законных основаниях оборотный характер в соответствии с регулирующим их законодательством.

34. В отношении пометок было подчеркнуто, что и оборотный грузовой документ, выданный как отдельный документ, и связанный с ним транспортный документ должны подтверждать выдачу оборотного грузового документа. Предлагалось оговорить в проекте документа последствия непроставления транспортными операторами в транспортном документе пометки, подтверждающей выдачу оборотного грузового документа. Было отмечено, что непроставление транспортными операторами необходимых пометок не должно влиять на действительность оборотного грузового документа. Также была отмечена сложность проверки банками таких пометок на практике. Было дополнительно указано на то, что вопросы, связанные с возмещением ущерба, причиненного в результате непроставления транспортными операторами необходимых пометок, должны урегулироваться не в проекте документа, а в соответствующем национальном законодательстве.

35. Был задан вопрос о том, может ли оборотный грузовой документ быть выдан как отдельный документ, если транспортный документ не был выдан. Были высказаны сомнения относительно целесообразности разрешения выдачи оборотного грузового документа в отсутствие какого-либо транспортного документа, если учесть, что на практике стороны могут не продавать товары, находящиеся в пути, если не выдан транспортный документ.

36. Хотя пункт 3 был разработан с учетом пункта 5 статьи 6 Единых правовых предписаний к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ), было разъяснено, что пункт 3 может применяться и в других ситуациях, например, когда транспортный документ не содержит данных, перечисленных в пункте 1 проекта статьи 4, а применимые правила Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) не позволяют включать в транспортный документ какую-либо дополнительную информацию.

37. Посовещавшись, Рабочая группа решила указать в пункте 3, что пометки должны проставляться как в оборотном грузовом документе, выданном в качестве отдельного документа, так и в соответствующем транспортном документе, чтобы подтвердить выдачу оборотного грузового документа. Секретариату было

поручено переработать первое предложение с целью обеспечения большего удобства для чтения.

Пункт 4

38. Было предложено исключить этот пункт целиком с учетом пунктов 2 и 3 проекта статьи 1, в которых уже разъясняется, что проект документа не затрагивает права и обязанности сторон в соответствии с применимыми международными конвенциями или национальным законодательством. Была высказана обеспокоенность по поводу того, что пункт 4 может быть истолкован как разрешающий выдачу двух оборотных документов одним и тем же транспортным оператором в случае, когда смешанная перевозка включает морской участок, что было бы нежелательным. В ответ было указано на то, что данный риск слишком невелик и что согласно пункту 3 проекта статьи 3 отдельный оборотный грузовой документ может быть выдан только в том случае, если транспортный документ имеет необоротный характер.

39. Была высказана обеспокоенность по поводу исключения первого предложения, поскольку в нем четко излагается один из основных элементов двуединого подхода, на котором строится проект документа. Было отмечено, что такое четко сформулированное утверждение может иметь особенно важное значение для железнодорожных перевозок. Рабочая группа решила сохранить это предложение.

40. В свою очередь, Рабочая группа решила исключить второе предложение, поскольку в нем нет необходимости.

Пункт 5

41. Получило поддержку мнение о том, что в первом предложении следует перечислить три разных вида оборотных документов (а именно ордерный документ, ордерный документ на поименованное лицо и документ на предъявителя). При этом было отмечено, что проект документа не будет охватывать «именные» коносаменты (т. е. оборотные грузовые документы, которые разрешают сдачу товара только одному конкретному поименованному лицу).

42. Было предложено исключить второе и третье предложения, с тем чтобы рассматриваемый в них аспект урегулировался в соответствии с внутренним законодательством и сложившейся отраслевой практикой. Было разъяснено, что термин «приказу» хорошо известен в морской торговле. Презумпция, согласно которой оборотный грузовой документ, если в нем не указано имя, следует считать выданным приказу грузоотправителя, была сочтена проблематичной, поскольку первым держателем оборотного грузового документа зачастую является грузоперевозчик, а не грузоотправитель. Ряд других делегаций высказались за сохранение этих предложений, поскольку железнодорожные операторы не привыкли иметь дело с оборотными транспортными документами и обычно следуют инструкциям грузоотправителей. Было отмечено, что в этом положении установлены четкие правила, призванные способствовать решению проблемы раздробленности железнодорожных перевозок после введения в эксплуатацию оборотного грузового документа.

43. Получило поддержку предложение о выдаче документов на предъявителя, несмотря на сложность проверки законности наличия у держателей документов на предъявителя.

44. Рабочая группа решила сохранить формулировку «или ордерного документа на поименованное лицо» в первых квадратных скобках и исключить второе и третье предложения.

Пункт 6

45. Был задан вопрос о необходимости нескольких оригинальных экземпляров оборотного грузового документа. Было разъяснено, что при морских перевозках

коносаменты обычно выдаются в трех оригинальных экземплярах, у каждого из которых своя функция. Как правило, один оригинальный экземпляр отправляется грузоотправителю, один остается у экспедитора, а один направляется покупателю, который предъявляет его банкам для целей расчетов по аккредитиву.

46. Было предложено пересмотреть второе предложение и указать в нем, что копии не имеют оборотного характера и должны содержать соответствующую пометку. Также предлагалось включить в оригинальные экземпляры примечание о том, что копии являются необоротными.

47. Рабочая группа решила сохранить первое предложение в нынешней формулировке и просила секретариат пересмотреть второе предложение и уточнить в нем, что копии не «выдаются», но могут быть «сделаны».

Проект статьи 4. Содержание оборотного грузового документа

Пункт 1

Подпункт (d)

48. В отношении подпункта (d) была высказана обеспокоенность по поводу ссылки на общий характер груза, и было отмечено, что такое требование, возможно, является слишком размытым и что было бы желательным его уточнить. В этой связи было предложено включить требование, обязывающее указывать описание груза в оборотном грузовом документе, как это предусмотрено пунктом 1 статьи 36 Роттердамских правил. Внимание Рабочей группы было обращено на разные требования, предусматриваемые в этой связи разными конвенциями по транспорту. В Роттердамских правилах требуется описание груза «для транспортировки», тогда как в некоторых других конвенциях, применимых к железнодорожным и автомобильным перевозкам, требуется только описание «характера груза». При этом было отмечено, что в Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов и Гамбургских правилах используется термин «общий характер» груза, который был сочтен своего рода объединяющим термином и поэтому мог быть в целом приемлемым для сторон, участвующих в перевозках разными видами транспорта.

49. Получило поддержку предложение сохранить формулировку «принятого транспортным оператором в свое ведение», поскольку статус общего характера груза может со временем измениться.

50. Также получило поддержку предложение сохранить формулировку «причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем», и при этом была подчеркнута необходимость обеспечить их соответствие информации, указанной в договорах купли-продажи, и требованиям по аккредитивам.

51. Рабочая группа поручила секретариату сохранить формулировки, заключенные в квадратные скобки, и пересмотреть данный подпункт, с тем чтобы четко указать, что все упомянутые в нем сведения представляются грузоотправителем.

Подпункт (e)

52. Было высказано мнение, что термин «внешнее состояние груза» может толковаться по-разному, если не предоставить дополнительных разъяснений, как это сделано, например, в пункте 4 статьи 36 Роттердамских правил. Было отмечено, что транспортные операторы, занимающиеся железнодорожными и автомобильными перевозками, как правило, не обязаны проверять внешнее состояние груза. Было предложено включить в конец подпункта (e) формулировку «на основе разумного внешнего осмотра».

53. Предложения об исключении подпункта (e) или его переносе в перечень сведений, которые могут быть указаны, в пункте 2 не получили достаточной поддержки. Была подчеркнута важность внешнего состояния груза в морской

торговле, особенно если учесть требование о наличии чистого коносамента для целей расчетов по аккредитивам. В этой связи было отмечено, что в пункте 5 проекта статьи 5 содержится презумпция, согласно которой в случае, если внешнее состояние груза не указывается, то считается, что в оборотном грузовом документе указано, что груз имел хороший внешний вид в момент его принятия в свое ведение транспортным оператором. Также было отмечено, что проект статьи 6 позволяет транспортному оператору включать оговорки только в отношении информации, представленной отправителем, упомянутой в подпункте (d). С практической точки зрения было разъяснено, что транспортные операторы предпочитают для собственной защиты указывать в выдаваемых документах внешнее состояние груза.

54. При обсуждении пункта 1 проекта статьи 6 Рабочая группа вернулась к рассмотрению подпункта (e) пункта 1 проекта статьи 4. Было предложено включить ссылку на подпункт (e) пункта 1 проекта статьи 4, с тем чтобы транспортный оператор мог включать оговорку о внешнем состоянии груза. Было вновь отмечено, что на практике транспортные операторы могут не иметь разумной возможности для проверки груза. В ответ было разъяснено, что цель пункта 1 проекта статьи 6 заключается в том, чтобы предоставить транспортному оператору возможность включить оговорку в отношении информации, предоставленной грузоотправителем, но внешнее состояние груза обычно должно проверяться транспортным оператором. Получило поддержку предложение уточнить в подпункте (e) пункта 1 проекта статьи 4, что если транспортный оператор не имеет разумной возможности сделать это, то он может включить соответствующее заявление.

55. Рабочая группа решила пересмотреть подпункт (e) и указать в нем, что в случае, если транспортный оператор не имеет разумной возможности проверить груз, то он может включить соответствующее заявление об этом.

Подпункт (h)

56. Была высказана обеспокоенность по поводу даты выдачи самого оборотного грузового документа, и при этом было отмечено, что подпункт (h) пункта 1 проекта статьи 4 требует указания в оборотном грузовом документе даты его выдачи только в том случае, если он выдается отдельно. Предлагалось пересмотреть подпункт (h) пункта 1 проекта статьи 4 с целью уточнить, что дата выдачи оборотного грузового документа должна указываться всегда. Также предлагалось еще больше сократить подпункт (h) пункта 1 проекта статьи 4, с тем чтобы в нем требовалось указывать место и дату выдачи только оборотного грузового документа, но не транспортного документа. Внимание Рабочей группы было вновь обращено на то, что место выдачи транспортного документа будет иметь значение для определения законодательства, регулирующего ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза, а дата выдачи будет иметь значение для исчисления срока исковой давности, в течение которого перевозчику могут быть предъявлены требования (A/CN.9/1127, п. 38).

57. Посовещавшись, Рабочая группа решила пересмотреть подпункт (h) следующим образом: «место и дата выдачи оборотного грузового документа и транспортного документа, если они выдаются отдельно».

Подпункт (i)

58. Рабочая группа приняла предложение об исключении формулировки «если оно известно транспортному оператору», отметив важность места сдачи для определения применимости проекта документа, как это предусмотрено в пункте 1 проекта статьи 1. Было обращено внимание на разницу между местом сдачи и конечным пунктом назначения груза. Было разъяснено, что под местом сдачи груза в контексте морских перевозок часто понимается порт разгрузки, который необязательно является конечным пунктом назначения груза.

Подпункт (j)

59. Были высказаны разные мнения относительно необходимости включения в подпункт (j) требования о том, чтобы в оборотном грузовом документе указывалось количество оригиналов с учетом наличия аналогичного положения в пункте 6 проекта статьи 3. В то время как некоторые делегации предлагали исключить подпункт (j) во избежание дублирования с пунктом 6 проекта статьи 3, некоторые другие делегации выступали за исключение пункта 6 проекта статьи 3 и сохранение подпункта (j) для обеспечения полноты контрольного перечня, содержащегося в проекте статьи 4. Кроме того, определенную поддержку получило предложение о сохранении обоих положений с учетом того, что они служат разным целям, и при этом было отмечено, что проект статьи 3 касается выдачи оборотного грузового документа, а проект статьи 4 посвящен содержанию оборотного грузового документа. Также было предложено уточнить в подпункте (j), что любая копия оборотного грузового документа делается в соответствии с процедурой, предусмотренной в пункте 6 проекта статьи 3.

60. Посовещавшись, Рабочая группа решила сохранить формулировку подпункта (j) в ее нынешнем виде.

Пункт 2

Подпункт (c)

61. Рабочая группа не приняла предложение заменить формулировку «законодательство, применимое к договору перевозки» формулировкой «законодательство, применимое к оборотному грузовому документу». Было разъяснено, что в оборотном грузовом документе воспроизводятся определенные сведения, содержащиеся в договоре перевозки, и поэтому информация о законодательстве, применимом к договору перевозки, имеет важное значение для банков.

Подпункт (d)

62. Было высказано мнение, что любые сведения, включение которых может требоваться в соответствии с законодательством страны, где выдается оборотный грузовой документ, должны указываться в оборотном грузовом документе не по усмотрению сторон, а в обязательном порядке. В ответ было разъяснено, что в проекте документа рассматривается содержание оборотного грузового документа, а не обязательное содержание транспортного документа согласно регулирующему его законодательству, которое не отменяется данным проектом документа. С учетом того, что оборотный грузовой документ является новым документом, создаваемым на основе рассматриваемого проекта документа, императивных норм о его содержании не существует.

63. Получило поддержку предложение исключить ссылки на законодательство страны, в которой выдается оборотный грузовой документ, поскольку такие ссылки будут излишними и вводящими в заблуждение.

64. В ответ на предложение включить в пункт 2 формулировку «уведомленная сторона» было указано на то, что на такую информацию должен распространяться подпункт (d).

65. Рабочая группа решила пересмотреть этот пункт и изложить его в следующей редакции: «любые другие условия, которые стороны могут договориться включить в оборотный грузовой документ».

Пункт 3

66. Был задан вопрос о юридических последствиях в том случае, если транспортный оператор не сможет проследить за тем, чтобы в отдельно выданном оборотном грузовом документе были воспроизведены те же сведения, которые указаны в транспортном документе. Было отмечено, что на практике коносаменты смешанной перевозки ФИАТА выдаются после того, как экспедитор

примет меры должной осмотрительности и до организации перевозки. Более того, в морской торговле с использованием трамповых судов при перевозке грузов зачастую оформляется чартер-партия и коносамент, что аналогично ситуации, когда один и тот же транспортный оператор выдает необоротный транспортный документ и оборотный грузовой документ. Транспортный оператор несет риск, связанный с расхождениями в сведениях, указанных в документах.

67. Определенную поддержку получило мнение о том, что на практике риск несоответствия сведений, указанных в оборотном грузовом документе и транспортном документе, является ничтожным, поскольку большинство несоответствий будут, скорее всего, выявлены банками в ходе проверки документации, представленной для расчетов по аккредитиву. В ответ внимание Рабочей группы было вновь обращено на то, что продажа товаров, находящихся в пути, является обычной практикой в торговле сырьевыми товарами и что на этом этапе сложно выявить расхождения.

68. Поддержку получило мнение о том, что в случае расхождений в сведениях оборотный грузовой документ должен иметь преимущественную силу над транспортным документом. Было подчеркнуто, что держатель оборотного грузового документа должен иметь возможность полагаться на информацию, содержащуюся в оборотном грузовом документе.

Пункт 4

69. Получило поддержку предложение об исключении этого пункта, поскольку требование о наличии подписи, проставленной от руки, является слишком узким и не отражает современную деловую практику.

Проект статьи 5. Недостатки в оборотном грузовом документе

Пункт 1

70. Было разъяснено, что в соответствии с принятым ранее Рабочей группой решением данный пункт разработан с использованием подхода, принятого в Гамбургских правилах (A/CN.9/1127, п. 55). Несколько участников высказали мнение о том, что в данном пункте следует четко указать минимальные требования для обеспечения обращаемости, а не включать в него перекрестную ссылку на определение оборотного грузового документа, содержащееся в проекте статьи 2 (4).

71. Были заданы вопросы о том, является ли целью этого пункта рассмотрение вопроса о действительности оборотного грузового документа или только вопроса о его правовом характере. Было отмечено, что в пункте 3 статьи 15 Гамбургских правил речь идет только о правовом характере коносамента, тогда как в пункте 1 статьи 39 Роттердамских правил рассматривается правовой характер или действительность транспортного документа.

72. По вопросу о минимальных требованиях для обеспечения обращаемости некоторые делегации сочли, что нынешней формулировки в пункте 4 проекта статьи 2 уже достаточно, тогда как другие делегации предложили пересмотреть это определение с целью уточнить, что документ должен быть подписан и выдан транспортным оператором и должен содержать информацию о том, что указанный в документе груз был принят транспортным оператором в свое ведение. Были высказаны разные мнения о том, влияет ли отсутствие информации о количестве оригиналов в оборотном грузовом документе на его обращаемость. Была подчеркнута важность указания количества оригиналов в оборотном грузовом документе, поскольку его держателю сложно выяснять эту информацию на практике. Получило поддержку предложение не включать указание информации о количестве оригиналов в качестве минимального требования для обеспечения обращаемости при том понимании, что согласно пункту 6 проекта статьи 3 транспортный оператор обязан указывать количество оригиналов, если выдается более одного оригинала; держатель оборотного грузового документа не

должен нести риск, связанный с отсутствием такой информации по вине транспортного оператора. Было обращено внимание на то, что по тем же причинам отсутствие в необоротном транспортном документе какой-либо пометки, подтверждающей выдачу оборотного грузового документа, как это предусмотрено в пункте 3 проекта статьи 3 , также не должно влиять на обращаемость.

73. Предложение указать в проекте документа требуемое количество оригиналов оборотных грузовых документов не получило поддержки. Также предлагалось включить четко сформулированное положение, содержащее презумпцию, согласно которой в случае, если транспортный оператор не указал количество оригиналов в оборотном грузовом документе, будет считаться, что был выдан только один оригинал.

74. Рабочая группа решила сохранить пункт 1 в нынешней формулировке и пересмотреть определение оборотного грузового документа в пункте 4 проекта статьи 2 с целью уточнить в нем, что документ должен быть подписан и выдан транспортным оператором и должен содержать информацию о том, что указанный в документе груз принят в ведение транспортным оператором.

Пункт 3

75. По вопросу о том, может ли транспортный документ становиться оборотным грузовым документом после его выдачи, мнения разошлись. Согласно одному из мнений, проект документа должен разрешать приравнивать оборотный или необоротный транспортный документ к оборотному грузовому документу путем проставления пометки на более позднем этапе, поскольку проект документа предназначен для охвата перевозок разными видами транспорта и в некоторых обстоятельствах грузоотправитель получает возможность требовать выдачи оборотного грузового документа только через несколько дней после выдачи транспортного документа. Было отмечено, что необходимость в аккредитивах может возникнуть только после выдачи транспортного документа, поскольку у отправителя появилась возможность продать товар, находящийся в пути. Также было отмечено, что необходимость в оборотном документе может возникнуть только после выдачи транспортного документа, когда груз неожиданно перемещается из стран, в которых транспортный документ признается оборотным документом в соответствии с применимыми международными конвенциями, в другие страны, не являющиеся участниками этих международных конвенций. Согласно другому мнению, транспортный документ может быть приравнен к оборотному грузовому документу только путем проставления пометки в соответствии с пунктом 2 проекта статьи 3 в момент его выдачи. Было указано на то, что на практике пометка, означающая, что коносамент смешанной перевозки ФИАТА будет служить оборотным грузовым документом, выданным в соответствии с проектом документа, может быть проставлена только в день его выдачи.

76. В отношении возможности приравнивания транспортного документа к оборотному грузовому документу после его выдачи была высказана обеспокоенность в связи с включением положения, содержащего презумпцию, позволяющую транспортному документу служить оборотным грузовым документом, начиная уже с даты его выдачи. Было сочтено, что ретроактивное воздействие на обращаемость транспортного документа создает проблемы, в частности в случаях, когда признаваемый некоторыми применимыми международными конвенциями оборотный транспортный документ приравнивается к оборотному грузовому документу в соответствии с проектом документа после даты его выдачи. Если бы транспортный документ мог служить оборотным грузовым документом с даты его выдачи, то это подразумевало бы, что в один и тот же момент времени обращаемость этого транспортного документа могла бы регулироваться двумя разными наборами правил.

77. Был задан вопрос о том, насколько в отрасли перевозок требуется преобразовывать необоротный транспортный документ в оборотный грузовой документ не в момент его выдачи. Была отмечена сложность приравнивания некоторых

необоротных транспортных документов к оборотному грузовому документу на практике, если учесть, что оригиналы таких необоротных транспортных документов, как правило, сопровождают груз, а не остаются у транспортного оператора или отправителя. Также был задан вопрос о том, может ли место проставления пометки повлиять на применимость проекта документа, если учесть, что оно может отличаться от места выдачи.

78. Рабочая группа решила сохранить этот пункт в нынешней формулировке и вернуться к его рассмотрению на более позднем этапе.

Пункт 4

79. Было предложено исключить этот пункт, поскольку он представляется излишним, если уже в пункте 1 проекта статьи 3 предусматривается, что транспортный оператор выдает оборотный грузовой документ, когда принимает груз в свое ведение. В ответ было обращено внимание на разные цели пункта 1 проекта статьи 3 и пункта 4 проекта статьи 5. Рабочая группа решила сохранить нынешнюю формулировку.

Пункт 5

80. Рабочая группа не приняла предложение о включении дополнительного пункта следующего содержания: «Если в декларации не указано, что фрахт оплачен вперед, то считается, что он будет оплачен грузополучателем». Было отмечено, что обычно услуги оплачивает тот, кто их заказывает, т. е. грузоотправитель в контексте услуг перевозки.

Проект статьи 6. Доказательственная сила оборотного грузового документа

Пункт 1

81. Предпочтительным вариантом был признан вариант 1, которым предусматривается автономный режим с четкими правилами в отношении включения оговорок транспортным оператором при выдаче оборотного грузового документа. Получило поддержку предложение заменить союз «и» союзом «или», поскольку на практике транспортные операторы могут не иметь разумной возможности для проверки груза по целому ряду причин (например, груз поставляется в герметически закрытых контейнерах, санитарные нормы и правила безопасности препятствуют доступу к транспортным средствам). Было отмечено, что пункт 1 не ограничивает способы составления транспортным оператором оговорок в отношении информации.

82. Рабочая группа подробно рассмотрела риск, связанный с несоответствием информации в транспортном документе информации в оборотном грузовом документе, если они оформляются отдельно. В качестве решения предлагалось, в частности, установить требование, обязывающее передавать отдельно выданный оборотный грузовой документ всегда только вместе с транспортным документом (например, в виде приложения к транспортному документу). В ответ был задан вопрос о том, не будет ли при таком требовании лишен смысла пункт 3 проекта статьи 3, разрешающий выдавать отдельный документ. Получило поддержку предложение доработать пункт 3 проекта статьи 4, в котором уже установлено требование, согласно которому во избежание расхождений между документами, в отдельно выдаваемом оборотном грузовом документе должны воспроизводиться сведения, указанные в транспортном документе. Было подчеркнуто, что банки не должны быть обязаны дважды проверять одну и ту же информацию.

Пункт 2

83. Рабочая группа рассмотрела вопрос о способах решения проблемы возможных расхождений в сведениях, указанных в документах, например в случае, если

транспортный документ содержит оговорку, включенную транспортным оператором, а в оборотном грузовом документе она не воспроизведена. Было отмечено, что пункт 2 проекта статьи 6 позволяет третьей стороне, действующей добросовестно, полагаться на информацию, содержащуюся в оборотном грузовом документе, а оговорка в транспортном документе не будет допускаться в качестве доказательства. Была высказана обеспокоенность по поводу толкования термина «добросовестно», и при этом было отмечено, что в проекте документа следует уточнить, что банки не должны считаться действующими недобросовестно в случае, если они не изучили транспортный документ.

84. Было предложено включить после слова «добросовестно» формулировку «в ходе обычной коммерческой деятельности или финансирования». Была высказана обеспокоенность по поводу того, что включение такой формулировки может сказаться на приемлемости проекта документа как конвенции, которая в отличие от типового закона будет иметь обязательную силу для подписавших ее сторон. Кроме того, было отмечено, что термин «добросовестно» встречается во многих конвенциях о международных перевозках и в целом может быть понятен сторонам, участвующим в перевозке грузов.

85. Были высказаны сомнения по поводу формулировки «включая грузополучателя», поскольку грузополучатель, в отличие от других третьих сторон, будет располагать информацией о грузе и, следовательно, не будет вынужден действовать, полагаясь на описание груза в оборотном грузовом документе. Было отмечено, что грузополучателем, которым согласно определению в пункте 2 проекта статьи 2 является лицо, указанное в договоре перевозки как лицо, управомоченное на получение груза, в некоторых случаях может оказаться грузоотправитель, например, если по согласованным сторонами условиям сделки он обязан заключить договор перевозки с транспортным оператором.

86. Было предложено пояснить в этом пункте, что доказательство противного, предоставленное транспортным оператором, в отношении любой информации, содержащейся в оборотном грузовом документе, не должно допускаться только применительно к третьей стороне, которой был передан оборотный грузовой документ. Было упомянуто о пункте (c) статьи 41 Роттердамских правил, в которой предусматривается, что доказательство противного, предоставленное перевозчиком, не допускается применительно к грузополучателю, действовавшему добросовестно в отношении определенных сведений, указанных в транспортном документе.

87. Рабочая группа решила исключить формулировку «включая грузополучателя» и пересмотреть данный пункт с целью пояснить, что доказательство противного, предоставленное транспортным оператором, не допускается только применительно к третьей стороне, которой был передан оборотный грузовой документ. Было отмечено, что это положение должно также защитить страховщика, к которому перешли права страхователя на возмещение ущерба.

Проект статьи 7. Объем прав держателя по оборотному грузовому документу

Пункт 1

88. Был задан вопрос о значении термина «право контроля», и при этом было отмечено, что в транспортных конвенциях часто встречается термин «право распоряжения» и что понятие «право контроля» можно спутать с понятием «исключительный контроль» в электронном контексте. В ответ было разъяснено, что термин «право контроля» заимствован из Роттердамских правил, которыми предусматривается в частности право давать инструкции транспортному оператору. Получило поддержку предложение заменить термин «право контроля» термином «право распоряжения». Было предложено включить в проект статьи 2 определение термина «право контроля».

89. Была выражена обеспокоенность по поводу упоминания о договоре перевозки в этом пункте. Было обращено внимание на сложность ознакомления держателя с содержанием договора перевозки на практике, и при этом было отмечено, что проект документа не требует передачи договора перевозки вместе с оборотным грузовым документом. Было отмечено, что на практике могут возникнуть сложности с прикреплением к оборотному грузовому документу разных транспортных документов, выдаваемых фактическими перевозчиками. Вместе с тем было указано, что в коносаменте смешанной перевозки ФИАТА, например, стандартные условия договора перевозки размещены на его обратной стороне. Также было отмечено, что на практике банки редко требуют предъявления копии договора перевозки при сделках по аккредитиву.

90. Обеспокоенность была выражена также по поводу того, что пункт 1 проекта статьи 7 подразумевает, что держатель оборотного грузового документа может реализовать права по договору перевозки, стороной которого он не является. Была подчеркнута необходимость четких формулировок в проекте документа, разъясняющих, каким образом права грузоотправителя по договору перевозки могут передаваться держателю оборотного грузового документа. При этом было отмечено, что в проекте документа должны быть прописаны не все права держателя оборотного грузового документа согласно договору перевозки, а только те, которые неотъемлемым образом связаны с его оборотоспособностью. Тем не менее, было отмечено, что особого внимания, возможно, заслуживают права на предъявление иска. Было предложено включить положение, в котором будет указано, что при передаче оборотного грузового документа новому держателю будет передаваться право на предъявление иска по договору перевозки. В этой связи были упомянуты принятый в Соединенном Королевстве закон о морской перевозке грузов (1992 год) и сингапурский закон о коносаментах (1992 год).

91. Было отмечено, что держателю оборотного грузового документа следует предоставить права контроля над грузом, находящимся в пути, что, как следствие, отменит любые ранее существовавшие права на груз, а это, в свою очередь, неизбежно изменяет права грузоотправителя в соответствии с применимыми международными конвенциями. Было указано на то, что в пункте 3 проекта статьи 1 содержится формулировка «за исключением случаев, прямо предусмотренных в настоящей Конвенции». Был задан вопрос о том, какие права, перечисленные в проекте статьи 7, необходимо будет осуществлять в соответствии с договором перевозки.

92. Было указано на то, что слова « в том числе» во вступительной формулировке подразумевают, что право контроля не ограничивается теми правами, которые перечислены в этом проекте статьи, что представляет собой отход от положений пункта 1 статьи 50 Роттердамских правил, содержащего исчерпывающий перечень соответствующих прав. Было разъяснено, что в проекте документа предусматривается, что держатель, получая оборотный грузовой документ, может приобретать дополнительные права по договору перевозки, помимо тех, которые указаны в пункте 1 статьи 7.

Пункт 2

93. Рабочая группа напомнила о принятом ею ранее решении включить право залога груза, поскольку прямое указание на такое право помогло бы обеспечить действие оборотного грузового документа в качестве товарораспорядительного документа во всех юрисдикционных системах (A/CN.9/1127, п. 75). Получило поддержку предложение пересмотреть пункт 4 проекта статьи 7 и включить в него перекрестную ссылку на пункт 2, с тем чтобы право на залог груза могло быть осуществлено только при предъявлении всех оригиналов. Также получило поддержку предложение исключить формулировку «создания любого обеспечительного права» и обеспечить согласованность формулировок с терминами, используемыми в Типовом законе ЮНСИТРАЛ об обеспеченных сделках.

Пункт 3

94. Рабочая группа решила заменить слово «права» словами «права и последствия» и заменить слово «перечисленные» словом «указанные».

Пункт 4

95. Рабочая группа напомнила о состоявшемся ранее обсуждении вопроса о количестве оригиналов и решила пересмотреть данный пункт с целью указать, что все оригиналы оборотного грузового документа необходимо будет предъявить для осуществления права контроля только в том случае, если они содержат информацию о выдаче нескольких оригиналов. Был задан вопрос о необходимости слов «должным образом». Определенную поддержку получило предложение установить дифференцированные правила для предъявления оригиналов оборотных грузовых документов и предусмотреть исключение для оборотных грузовых документов с именным индоссаментом. Секретариату было поручено заключить слова «должным образом» в квадратные скобки и включить в следующий рабочий документ сноску со ссылкой на обсуждение исключения из правила предъявлять все оригиналы, которое было представлено Рабочей группе, и рассмотреть вопрос о разработке особых правил для оборотных грузовых документов с именным индоссаментом.

Пункт 5

96. Определенную поддержку получило предложение об исключении этого пункта, поскольку вопрос о способе связи регулируется на основе принципа автономии сторон и применимого местного законодательства. Было высказано опасение, что данный проект пункта может быть неверно истолкован как позволяющий включать оговорки в электронном виде в отношении содержания бумажного варианта оборотного грузового документа. Приняв к сведению мнение некоторых делегаций о том, что следует сохранить данный пункт, Рабочая группа решила сохранить его в квадратных скобках для дальнейшего рассмотрения в связи с главой 3.

97. Было предложено включить формулировку «по указанному каналу связи». Рабочая группы согласилась включить предложенную формулировку в квадратных скобках в конец этого пункта до тех пор, пока Рабочая группа не рассмотрит вопрос о необходимости данного положения.

Прочие вопросы

98. Была выражена обеспокоенность по поводу того, что проект документа не содержит положения о том, кто покрывает расходы, которые несет транспортный оператор при выполнении указаний держателя оборотного грузового документа. Было упомянуто о статье 52 Роттердамских правил. В ответ на это было вновь отмечено, что при передаче оборотного грузового документа последующему держателю грузоотправитель должен считаться отказавшимся от своих прав по договору перевозки. Получило поддержку предложение пересмотреть проект статьи 11, с тем чтобы указать на то, что держатель, передавая оборотный грузовой документ, передает свои права по договору перевозки.

99. Рабочая группа заслушала предложение о замене проекта главы 3 положением, обязывающим государства создать соответствующую правовую базу в поддержку использования электронных оборотных грузовых записей, взяв за основу, например, Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях. Было отмечено, что такое общее положение будет иметь различные преимущества, например, позволит сохранить для государств возможность модернизировать свою систему электронной торговли по мере необходимости, повысить уровень согласованности законодательства в разных странах путем содействия принятию текстов ЮНСИТРАЛ, уменьшить препятствия для принятия Конвенции, не допустить дублирования усилий или возникновения несогласованности между разными документами, а также ускорить работу над проектом.