



**КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ**

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/38
TD/B/COM.3/EM.12/3
16 October 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ
Комиссия по предпринимательству, упрощению
деловой практики и развитию
Шестая сессия
Женева, 18 февраля 2002 года

**ДОКЛАД О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ ПО ВОПРОСУ
"ЭЛЕКТРОННАЯ ТОРГОВЛЯ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ
УСЛУГИ: ПЕРЕДОВАЯ ПРАКТИКА В ОБЛАСТИ ПОВЫШЕНИЯ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН",**

состоявшегося во Дворце Наций в Женеве, 26-28 сентября 2001 года

СОДЕРЖАНИЕ

Глава		Стр.
I.	Согласованные выводы и рекомендации	2
II.	Резюме Председателя.....	7
III.	Организационные вопросы	13
Приложение		
	Участники	15

Глава I

СОГЛАСОВАННЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

На совещании экспертов по теме "Электронная торговля и международные транспортные услуги: передовая практика в области повышения конкурентоспособности развивающихся стран" обсуждались вопросы воздействия электронной торговли на сферу международных транспортных услуг, включая экономические, оперативные, а также правовые и документарные аспекты. Совещание приняло решение довести нижеследующие выводы и рекомендации до сведения шестой сессии Комиссии по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию.

Эксперты вновь подчеркнули актуальность и важность задачи формирования потенциала в развивающихся странах, что должно положить начало развитию электронной торговли в развивающихся странах и способствовать интеграции экономики этих стран в мировую торговлю.

Следует признать значение электронной торговли как инструмента повышения эффективности транспортных услуг и содействия участию развивающихся стран в мировой торговле. В этих целях представляется необходимым на регулярной основе прорабатывать и отслеживать тенденции в области электронной торговли и транспорта.

Эксперты рассмотрели целый ряд правовых вопросов и трудностей, возникающих в связи с применением в сфере электронной торговли действующих законов и транспортных конвенций, включая проблему замены оборотного коносамента электронным документом.

Экспертами была признана важность договорных механизмов как средств, дополняющих нынешнюю правовую инфраструктуру.

Нижеизложенные рекомендации следует рассматривать в контексте общей необходимости разработки и претворения в жизнь национальных и региональных информационно-коммуникационных стратегий для целей развития.

**А. Рекомендации, предназначенные для национальных
правительств и предприятий**

1. Правительствам рекомендуется поощрять инвестиции в инфраструктуру транспорта и информационно-коммуникационных технологий и обеспечивать их развитие на скоординированной основе.
2. Правительствам настоятельно рекомендуется вступать в региональные соглашения по сотрудничеству с целью координации программ инвестиций в транспортную и телекоммуникационную инфраструктуру.
3. Правительствам настоятельно рекомендуется проанализировать правовую инфраструктуру своих стран с целью ее упрощения и адаптации к потребностям электронных сделок.
4. При адаптации правовой инфраструктуры своих стран правительствам рекомендуется учитывать существующие международные нормы и руководящие принципы, например типовые законы Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) об электронной торговле и об электронных подписях.
5. Правительствам рекомендуется рассмотреть возможность практического применения положений международных транспортных договоров, разрешающих использование электронных транспортных документов.
6. Правительствам рекомендуется упростить административные положения и практику, в частности таможенные процедуры, в целях содействия электронным коммерческим и транспортным операциям.
7. Правительствам рекомендуется участвовать в подготовке различных правовых документов, рассматриваемых на международных форумах.
8. Правительствам, таможенным службам, портовым властям, портовым организациям и транспортным операторам рекомендуется принимать необходимые меры по созданию общих портовых систем и логистических платформ для содействия обмену информацией между коммерсантами, провайдерами услуг и администрациями с использованием международных стандартов.

9. Правительствам и предприятиям рекомендуется принимать необходимые меры для улучшения качества подсоединения к Интернет и доступа к сети.
10. Правительствам настоятельно рекомендуется создавать такую нормативную базу, на основе которой можно было бы сократить расходы на телекоммуникации и пользование сетью Интернет.
11. Правительствам и предприятиям настоятельно рекомендуется способствовать расширению осведомленности общественности и распространению знаний о всех аспектах электронной торговли и предоставляемых ею возможностях и преимуществах; правительствам также рекомендуется являть собой образец пользователей электронной торговли.
12. Коммерческим сторонам рекомендуется пересмотреть существующую коммерческую практику в отношении использования традиционных оборотных транспортных документов и по возможности ограничить их применение. Коммерческим сторонам также рекомендуется поддерживать и облегчать использование электронных альтернатив традиционным транспортным документом.
13. Транспортным операторам развитых стран рекомендуется создавать совместные предприятия с операторами развивающихся стран, обеспечивая таким образом передачу ноу-хау и капитала.
14. Транспортным операторам развивающихся стран также рекомендуется создавать совместные предприятия с операторами других развивающихся стран в целях дальнейшего поощрения передачи ноу-хау и капитала по линии Юг-Юг.

В. Рекомендации, предназначенные для международного сообщества

15. Международные организации, участвующие в электронной торговле и транспортных перевозках, должны сотрудничать друг с другом и координировать свою деятельность в целях повышения конкурентоспособности торговых и транспортных операторов развивающихся стран.
16. Международным организациям рекомендуется расширять правовую, техническую и финансовую помощь развивающимся странам в следующих областях:

- a) пересмотр и адаптирование национальных законов и правил;
- b) содействие распространению знаний и создание условий для получения образования и профессиональной подготовки;
- c) развитие транспортных и телекоммуникационных инфраструктур; и
- d) оказание поддержки поставщикам транспортных и телекоммуникационных услуг.

С. Рекомендации, предназначенные для ЮНКТАД

17. ЮНКТАД должна постоянно держать в центре внимания и отслеживать события, касающиеся экономических, коммерческих и правовых аспектов электронной торговли и международных транспортных услуг и анализировать их последствия для развивающихся стран.
18. ЮНКТАД следует провести исследования по тематике использования традиционных транспортных документов в международной торговле, изучая вопрос о том, в какой степени оборотные коносаменты являются необходимыми для современной международной торговли и могут ли они быть заменены необоротными транспортными документами, такими, как морские накладные, и электронными альтернативами.
19. ЮНКТАД необходимо также провести исследование по вопросу о том, в какой мере договорные механизмы могут использоваться как средство содействия более широкому использованию электронной торговли в сфере международных транспортных услуг.
20. ЮНКТАД следует разрабатывать и выпускать учебные материалы и распространять информацию о передовой практике в области электронной торговли и международных транспортных услуг для развивающихся стран с участием частных операторов развитых стран. ЮНКТАД в соответствии с просьбами или потребностями, касающимися формирования потенциала развивающихся стран, должна инициировать и организовывать мероприятия по развитию людских ресурсов в развивающихся странах.

21. ЮНКТАД должна подготавливать руководящие принципы для создания типовых портовых систем и логистических платформ в развивающихся странах.

22. ЮНКТАД следует рассмотреть возможность созыва на регулярной основе рабочей группы, которая служила бы форумом, где развивающиеся страны, в особенности наименее развитые из них, могли бы участвовать в институциональном диалоге по вопросу о передовой практике в сфере электронной торговли и международных транспортных услуг в качестве средства содействия развитию торговли.

Глава II

РЕЗЮМЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

1. Заместитель Генерального секретаря ЮНКТАД особо выделил важные возможности, имеющиеся у операторов рынка благодаря использованию электронной торговли. Совершение основанных на электронной торговле сделок с физическими товарами зависит от эффективных транспортно-логистических услуг, а также от поступления информации со стороны перевозчиков и поставщиков услуг. Информационно-коммуникационные технологии дают средства более быстрой и эффективной передачи и обработки информации. Однако многие торговые фирмы и транспортные предприятия развивающихся стран не используют электронную торговлю из-за ограниченности систем телесвязи и высокой стоимости подключения. Необходимы новые инвестиции в модернизацию и реконструкцию инфраструктуры транспорта и связи, вместе с надлежащей юридической и политической инфраструктурой, поддерживающей практику основанных на ИКТ услуг и способствующих ее развитию.
2. Хотя средства электронной связи ускорили обмен информацией, они еще не устранили потерь времени и затрат, связанных с юридическими требованиями, касающимися наличия бумажных документов, обусловленными обязательными национальными законами и международными конвенциями, действие которых распространяется на транспортные контракты и документы. В отрасли морского транспорта электронные альтернативы традиционных коносаментов еще не получили в праве общего признания, а международные конвенции не распространяются на электронные коносаменты.
3. Таким образом, хотя правительства и международные организации участвуют в выработке политики и создании правовой инфраструктуры электронной торговли, необходимые технические стандарты и руководящие принципы разрабатываются отраслевыми организациями и организациями частного сектора. Для создания соответствующей среды для электронной торговли, когда контрагенты из удаленных друг от друга районов мира могли бы проводить безопасные международные торговые операции, необходимо сотрудничество с заинтересованными сторонами, включая правительства и международные и межправительственные организации и организации частного сектора.

А. Экономические и практические аспекты

4. Первая неофициальная сессия совещания экспертов по экономическим и практическим аспектам электронной торговли в связи с международными транспортными услугами началась с докладов об опыте стран и регионов. Между развивающимися странами велик разрыв в уровне развития электронной торговли. Эксперты различных развивающихся стран отметили, что их проблемы, связанные с более широким использованием электронной торговли, заключаются в недостаточности базовой инфраструктуры, ограниченности числа имеющихся компьютеров, доступа к Интернету и транспортно-коммуникационной инфраструктуры, а также в отсутствии базовых знаний. В своих выступлениях это подтвердили представители региональных организаций, включая ЭСКАЗА, ЭКА и ЭСКАТО. Эксперты предложили правительствам содействовать использованию электронной торговли для административных целей и таким образом подать практический пример. Необходимо разработать и предоставить учебные материалы и распространять передовой опыт в области электронной торговли и международных транспортных услуг. Международные организации, с участием частных операторов из развивающихся стран, могли бы оказать здесь свое содействие.

5. По мнению экспертов, инвестиции в инфраструктуру транспорта и ИКТ требуют содействия и координации на национальном уровне. Кроме того, могли бы быть заключены региональные соглашения о сотрудничестве в целях координации программ инвестиций в инфраструктуру транспорта и связи. Помимо того, по мнению экспертов, должна быть создана нормативно-правовая база, ведущая к снижению тарифов связи и за пользование Интернетом. Как считают эксперты, совместные предприятия Север-Юг и Юг-Юг между транспортными операторами сделают возможным взаимовыгодную передачу ноу-хау и капитала и, таким образом, развитие национального потенциала.

6. Компании "Маерск силэнд" (глобальный контейнерный перевозчик) и "ЮПС Юроп" (глобальная экспресс-доставка посылок) организовали для экспертов показы использования электронной торговли в их практике. Для этих компаний развитие и использование систем информации связи стали неотъемлемой частью их деловой стратегии и коммерческого успеха. Они полностью уверены в перспективности передачи информации с помощью Сети. На основе усилий по установлению партнерства с их клиентами и заключению договоренностей удалось в существенной мере упростить процедуры предоставления транспортных услуг. Эти представители частного сектора призвали развивающиеся страны не упустить возможность всестороннего использования ИКТ для организации и совершенствования своих транспортных услуг.

7. Представители Администрации порта Валенсии и Международной ассоциации портов и гаваней (МАПГ) выступили с сообщениями о развитии систем портового комплекса. Такие системы открывают возможность обмена информацией между главными партнерами в пределах порта: таможней и другими ведомствами, океанскими перевозчиками, операторами наземного транспорта, операторами терминалов, экспедиторами и торговыми фирмами. Для содействия развитию такой системы обмен информацией между всеми партнерами должен основываться на международных стандартах передачи сообщений. Представитель МАПГ сообщил, что ряд крупных портов развитых стран сотрудничают с некоторыми портами развивающихся стран в создании систем портового комплекса на основе ИКТ. Для внутриконтинентальных стран использование таких систем благодаря подключению к Интернету, могло бы повысить и усилить документарную безопасность транзитных грузов, следующих из морских портов. Были бы весьма полезны руководящие принципы создания типовых систем портового комплекса и логистических платформ в развивающихся странах.

8. Эксперты подчеркнули, что использование ИКТ требует упрощения и прозрачности портовых и таможенных процедур. Во-первых, для этого необходимо упрощение процедур, используемых каждой группой клиентов порта, до их интеграции в комплексную систему. В этой связи органы по упрощению процедур торговли могли сыграть важную роль в формировании необходимого чувства совместной ответственности, доверия и ноу-хау между заинтересованными сторонами. Такие органы играли бы ключевую роль в упрощении административных норм и практики, в частности таможенных процедур, в целях содействия электронной торговле и транспортным операциям. Представитель ЕЭК напомнил, что полезные руководящие принципы, касающиеся их выработки, содержатся в рекомендации СЕФАКТ № 4 по органам по упрощению торговли. Ряд стран сообщили, что они используют разработанные ЮНКТАД приложения ИКТ (АСОТД и АКИС) для упрощения и совершенствования своих национальных процессов таможенного контроля и транспортным операций.

В. Правовые вопросы и вопросы документации

9. Рассматривая юридические неясности, связанные с использованием электронных средств связи в международной торговле и транспорте, эксперты напомнили, что рядом правительств было принято или готовится законодательство, предусматривающее приведение их законов в соответствие с потребностями электронной торговли. Отмечалось, что юридические требования национальных законов и транспортных конвенций в отношении "письменных", "подписанных" и "подлинных" документов станут

препятствиями для развития электронной торговли. Кроме того, транспортный сектор сталкивается с особой проблемой замещения оборотных транспортных документов, таких, как коносамент, электронными альтернативами.

10. В этой связи представитель ЮНСИТРАЛ пояснил, что типовые законы ЮНСИТРАЛ об электронной торговле (1996 год) и электронных подписях (2001 год) нацелены на предоставление в распоряжение государств свода международно признанных правил и принципов, позволяющих устранить некоторые из юридических неясностей и создать благоприятную юридическую среду для электронной торговли. Упоминались статьи 16 и 17 Типового закона об электронной торговле, которые затрагивают вопрос о перевозке товаров и в которых предпринята попытка охватить вопросы, касающиеся электронных транспортных документов. Также отмечалось, что будущая работа ЮНСИТРАЛ в области электронной торговли включает в себя подготовку международной конвенции об электронных контрактах и возможного международно-правового акта о преодолении требований к форме, вытекающих из ныне действующих международных конвенций и иных нормативных актов, применимых в области международной торговли и транспорта.

11. Кроме того, подчеркивалось, что ряд юридических вопросов, создаваемых электронной торговлей, в качестве предварительных мер до корректировки нормативно-правовой базы мог бы быть решен на основе контрактных договоренностей. В самом деле, условия контрактов могли бы дополнять нормативно-правовую базу и давать решения в случае некоторых неясностей в сфере электронной торговли.

12. При рассмотрении роли транспортных документов в международной торговле особо отмечались такие функции транспортных накладных и коносаментов, как подтверждение контракта, получение товара и переход права собственности, а также их первостепенная роль в расчетах по аккредитиву. Эксперты и ведущие обсуждения в группах подчеркнули, что для большинства операций необходима информация и подтверждение фактов, а не материальный или годный для обращения документ. Изучение использования аккредитивов, предусматривающих оборотные коносаменты, неоднократно показало, что в большинстве случаев документа, подтверждающего право собственности, не требуется. Оборотные документы нужны только в тех случаях, когда необходима передача прав собственности на товары в пути. Так, в Унифицированных правилах и обычаях для документарных аккредитивов МТП (УПО-500) предусмотрены необоротные морские грузовые накладные и подчеркивается важное значение вопросов подтверждения и установления подлинности. Кроме того, отмечалось, что в ноябре 2001 года будет подготовлен в окончательном виде проект "электронных" УПО.

13. Учитывая то обстоятельство, что замена оборотных документов электронными альтернативами представляет собой реальный вызов для транспортного сектора, эксперты и ведущие обсуждения в группах подчеркнули необходимость изменения подхода и отношения контрагентов к своей документарной практике. Особо отмечалось то, что использование необращающихся документов будет, безусловно, способствовать переходу к электронной торговле.

14. Эксперты также обсудили системы, нацеленные на замену торгово-транспортных документов электронными субститутами. Представитель компании "@Global Trade Secure Payment and Trade Management System" пояснил, что система, которая еще находится на этапе отладки, построена по схеме документарного кредита, давая контрагентам возможность создавать электронные эквиваленты своих бумажных документов, которые должным образом заверены и подписаны. Она дополняет традиционные аккредитивы и соответствует "электронным" УПО-500. Это открытая система, не требующая регистрационной платы или какого-либо нового программного обеспечения. Клиенты будут перечислять своим кредитующим банкам оплату за выставление коносаментов через @Global Trade, как и при нынешней практике. В системе используются необоротные электронные морские накладные. Главная задача, как считается, заключается в привлечении всех участников торговых операций.

15. Представитель компании "Болеро интернэшнл" сообщил, что система "Болеро" нацелена на содействие международной торговле с использованием электронных средств, уделяя основное внимание использованию торговых документов и предоставляя единую правовую основу и основу безопасности для таких операций. В отличие от @Global Trade "Болеро" является закрытой системой, обслуживающей только своих клиентов. Таким образом, для успеха этой системы необходимо участие всех операторов международной торговой цепи. Поскольку коносамент "Болеро" (КБ) не имеет правового признания, правила "Болеро" создают договорную основу, обязательную для всех участников. Проблемы, по-прежнему стоящие перед системой после двух лет ее функционирования, вызваны, в частности, регламентациями, касающимися шифрования, и некоторой настороженностью со стороны потенциальных реализаторов, обусловленной макроэкономическими соображениями. Безбумажная торговля, очевидно, более оперативна, дешева и безопасна, чем сделки, основанные на бумажных документах. Однако считается, что наиболее важная проблема для реализации системы - готовность людей изменить свои устоявшиеся привычки.

16. Эксперты признали, что, хотя правительства стран и международные организации продолжают выдвигать нормотворческие инициативы в целях создания необходимой нормативно-правовой базы, надо дополнительно изучить возможности контрактных договоренностей. Было признано, что условия контрактов не позволят преодолеть все юридические препятствия и неясности, связанные с использованием электронной торговли, однако они все же могли бы сыграть важную роль в этом контексте. В отличие от законов и других нормативных актов они могут легко адаптироваться к результатам научно-технического прогресса. Такие контракты могли бы также послужить источником знаний для правительств при внесении изменений или поправок в ныне действующее законодательство. Кроме того, упоминались недавно принятые международно-правовые акты, касающиеся различных видов транспорта, которые допускают использование электронных транспортных документов.

С. Направление на будущее

17. Совещание дало исключительно ценную возможность обмена мнениями между экспертами и представителями международных правительственных и неправительственных организаций. Оно также стало важной возможностью обобщения новых моментов в организации, технике и юридическом обеспечении торговли на национальном и международном уровне. Оно позволило участникам рассмотреть разные аспекты электронной торговли в контексте международных транспортных услуг, включая их воздействие, проблемные области и возможные решения. Результатом обсуждений экспертов стали согласованные рекомендации для правительств стран, предприятий, международного сообщества и ЮНКТАД.

Глава III

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

А. Созыв совещания экспертов

18. Совещание экспертов по вопросу "Электронная торговля и международные транспортные услуги: передавая практика в области повышения конкурентоспособности развивающихся стран" было проведено 26-28 сентября 2001 года во Дворце Наций в Женеве.

В. Выборы должностных лиц

(Пункт 1 повестки дня)

19. На своем первом заседании Совещание экспертов избрало следующих должностных лиц в составе своего бюро:

Председатель: г-жа Джоан Ремсу (Канада)

Заместитель Председателя - Докладчик: г-н Сугенг Рахарджо (Индонезия)

С. Утверждение повестки дня и организация работы

(Пункт 2 повестки дня)

20. На том же заседании совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня, распространенную в документе TD/B/COM.3/EM.12/1. Таким образом, была утверждена следующая повестка дня совещания:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Электронная торговля и международные транспортные услуги.
4. Утверждение итогового документа Совещания.

D. Документация

21. Для рассмотрения им основного пункта своей повестки дня Совещанию экспертов был представлен подготовленный секретариатом ЮНКТАД документ "Электронная торговля и международные транспортные услуги" (TD/B/COM.3/EM.12/2).

E. Утверждение итогового документа Совещания

(Пункт 4 повестки дня)

22. На своем заключительном заседании Совещание экспертов уполномочило Докладчика подготовить под руководством Председателя заключительный доклад совещания.

Приложение

УЧАСТНИКИ*

1. В работе совещания приняли участие эксперты следующих государств - членов ЮНКТАД:

Ангола	Куба
Бангладеш	Кыргызстан
Бахрейн	Лесото
Бенин	Ливан
Боливия	Мадагаскар
Буркина-Фасо	Малави
Венесуэла	Малайзия
Габон	Мали
Гамбия	Марокко
Гвинея	Мексика
Гондурас	Непал
Грузия	Нигерия
Демократическая Республика Конго	Никарагуа
Египет	Объединенная Республика Танзания
Замбия	Польша
Зимбабве	Республика Корея
Индия	Российская Федерация
Индонезия	Руанда
Иордания	Саудовская Аравия
Италия	Таиланд
Кабо-Верде	Тринидад и Тобаго
Камерун	Турция
Канада	Уганда
Китай	Финляндия
Колумбия	Франция
Корейская Народно-Демократическая Республика	Швеция
Коста-Рика	Ямайка

* Список участников см. в TD/B/COM.3/EM.12/INF.1.

2. На совещании были представлены следующие межправительственные организации:

Арабская организация труда

Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению

3. На совещании были представлены следующие специализированные учреждения и связанные организации:

Всемирная торговая организация

Международная организация труда

4. На совещании были представлены Экономическая комиссия для Европы, Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, Экономическая комиссия для Африки и Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии.

5. На совещании были представлены следующие неправительственные организации:

Общая категория

Центр обменов и сотрудничества для Латинской Америки

Специальная категория

Международная ассоциация портов и гаваней

Международная ассоциация смешанных перевозок

6. В работе совещания участвовали следующие специально приглашенные эксперты:

Г-жа Ида Стиер, директор-распорядитель "Стир шипэйдженс", Лас-Пальмас (Испания)

Г-н Пьер Вестергаард, компаньон адвокатской фирмы "Бех-Бруун Драгстед" (Дания)

Г-н Аарон Мак, генеральный директор компании "Лоджистик информэйшн нетуорк энтерпрайз", Гонконг

Г-н Самир Барадхи, помощник генерального директора компании "Бабилос иншуренс компани "САЛ", Бейрут (Ливан)

Ведущие обсуждения в группах

Г-н Поул Бьерре, компания "Маерск силанд"

Г-н Майкл Уайт, "ЮПС Юроп"

Г-н Марсело Бургос, Администрация порта Валенсии

Г-н Рено Сорей, ЮНСИТРАЛ

Г-н Винсент Обрайен, "Обрико лимитед глобал трейд энд файненс"

Г-н Алан Эйсей, "Болеро оперейшнз лимитед"
