



联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/42
19 December 2001
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会
企业、工商促进和发展委员会
第六届会议
2002年2月18日至22日，日内瓦
临时议程项目3

电子商务与国际运输服务：
加强发展中国家竞争力的最佳做法

贸发会议秘书处的说明

目 录

<u>章 次</u>	<u>页 次</u>
导 言.....	2
一、国际运输服务和发展.....	3
二、供委员会审议的政策问题.....	4
三、贸发会议今后工作建议.....	8

导 言

1. 贸发十大通过的《行动计划》(TD/386)要求贸发会议探讨电子商务所涉的经济、社会和法律问题对发展中国家的影响，特别是分析运输和其他有关服务部门的受到关注的问题(第 157 段)。按此要求，举行了电子商务与国际运输服务：加强发展中国家竞争力的最佳做法专家会议。专家们讨论了电子商务对国际运输服务的影响，包括经济、经营、法律和单据等各个方面。讨论后，通过了全体商定的结论和建议。他们认为，商定的建议反映了对于促进电子商务尤其是在国际运输服务方面促进电子商务至关重要的一些核心问题。

2. 专家会议的结论和建议已送请各成员国评论。有四个成员国¹提出了，而本说明也考虑到了这些意见。评论意见。本说明的目的是协助委员会审议专家们所审查的与电子商务和国际运输服务有关的政策问题。本说明分为三节。第一节概述了运输服务对发展的重要性，包括运输服务与信息通信技术之间的联系。第二节重点阐述了需要在国家一级和国际一级采取行动的具体政策问题，第三节则叙述了贸发会议今后可能的工作领域。

¹ 哥伦比亚、斐济、尼日尔和汤加。

第一章

国际运输服务和发展

3. 电子商务的出现对运输形成了重大的影响。若不具备充分的运输基础设施和服务，则无法将成交的货物输至市场，商业界也就无法利用这种商业交易的新方式。许多发展中国家由于运输服务不足，无法得益于电子交易，因而没有能力将新经济中的进步转化成实际的收益。发展中国家的政府必须确保本国的运输业与国际运输服务完全衔接。这就需要制订并执行一项综合性全国运输计划，并有符合最新需要的法律框架提供支持。为了落实这项计划，必须采取步骤提高效率，并在私营部门的参与下进行基础结构、设备和人力方面的投资。因此，与信息通信技术相关的运输服务预期可成为发展的关键部门，而且也是须集中开展国家和国际活动的领域之一，以确保立足于贸易和技术的发展进程的可持续性。

第二章

供委员会审议的政策问题

A. 国家一级可采取的政策行动

4. 二十世纪的最后几十年，国际经济关系出现了非凡的增长，产生了新的生产和销售方式，即统称为“全球化”的现象。全球化急剧改变了货物流动的数量及形态，使得国际与国内运输系统的需求量大为增加。运输虽不能说是经济全球化的唯一功臣，但它确实是一个不可替代的关键因素。发展中国家固然得益于低劳动成本和本国的资源，但不得不在更大程度上依赖国际运输和电信服务，还必须具备优质的本地基础设施和支持性政策，以便在全球市场中具有竞争力。发展中国家若不制定一项发展全国汇集、分流和联运设施的政策，则无法得益于贸易所提供的发展机会或吸引外国公司的投资。因此，必须在运输和电信基础设施上大力投资，以提供国际贸易所要求的优质服务。

5. 国家能否进行此类投资，将决定国家能否展开成功的竞争。鼓励各国政府实施各项政策，重点促使公共部门和私营部门为运输和通信基础设施投资。一些发展中国家正在采取公私部门合作的方式，由政府为基本的基础设施供资，而私营部门则提供上层设施和设备。技术的发展越发使人们负担得起信息和电信基础设施。为了扩大网络并加大线路能力和带宽，必须对国家电信部门进行投资，从而降低使用价格。私营部门的参与应予以鼓励。鉴于几乎所有的国际货运均需使用一种以上的运输模式，各国政府必须确保运输基础设施的发展以协调的方式进行并且适合国情需要。²

6. 使用全球联运的大型集装箱船承担制成品运输业务，势必得扩大港口设施。这可能会导致一些国家制定港口发展政策，从而以区域为基础最经济地使用现有的资源，例如，建设一个区域枢纽港。发展统一轨距的区域性铁路网是减少运输时间和成本的另一办法。沿过境运输走廊签订区域合作协议，是简化手续、沿关键连接推动国家和区域发展以及吸引外资的手段。发展区域电信基础设施是

² 参见《商定结论和建议》第1段，TD/B/COM.3/EM.12/L.1。

实现规模经济效益的一项手段。一些区域委员会在专家会议上指出一些政府已经达成了区域合作协议，并促请各国政府继续推行缔结此类协议的政策。³

7. 讨论过程中提出的另一个政策问题是，各国政府应考虑调整本国法律和条例以促进电子商务。专家们承认，在电子环境下实施现行规则和条例，不仅有碍于一般电子商务的发展，而且会对运输部门的发展形成障碍。适用于运输的各项国际公约关于“书面”、“签字”和“原始”文件的规定，被认为是一个主要的障碍。因此，专家们确认，必须制订出可支持并促进电子商务的法律框架。在贸发会议以及其它一些国际组织内已多次探讨和重点阐述了这个问题。1999年举行的电子商务领域能力建设：法律和规章制度问题专家会议⁴促请各国政府审查各自的现有法律基础结构，实行调整使之顺应电子商务的需要，并在必要时编纂新的法律。

8. 专家们的讨论表明，有些国家政府已经或正在颁布适应电子商务需要的立法。这些立法参照了联合国国际贸易法委员会通过的《电子商务示范法》(1996年)和《电子签字示范法》(2001年)。这两项示范法为各国立法者提供了电子商务立法的国际商定准则和原则。

9. 根据上述讨论，专家们认为有必要进一步呼吁各国政府采取措施，精简和调整现有的法律基础结构，以顺应电子交易的需要。为了促进做法统一和避免各国法律出现差异，专家们鼓励各国政府在调整各自的法律基础结构时考虑到诸如联合国国际贸易法委员会示范法之类的现有国际规则和准则。⁵

10. 应当指出，目前适用于海运的国际公约，诸如《海牙权利》和《海牙/维斯比规则》，主要适用于单据，因而阻碍了电子通信手段的利用。另一方面，1999年修订的一些有关空运和铁路运输的国际公约⁶允许以电子信息取代传统的运输单据。因此，鉴于不符合适用的国际公约的要求会对运输商和客户造成不利

³ 同上，第2段。

⁴ 参见《专家会议的商定结论和建议》，TD/B/COM.3/EM.8/3。

⁵ 参见《商定结论和建议》第3和第4段，TD/B/COM.3/EM.12/L.1。

⁶ 参见关于航空运输《蒙特利尔公约》(1999年)和《铁路货运公约》(1999年)。

影响，专家们鼓励各国政府“考虑修订现有的国际运输条约，允许使用电子运输单据”。⁷

11. 专家们一致认为，有关货物流动的行政条例和做法可加以精简，以减少运输的延滞，便利信息和通信技术的使用。⁸ 改革海关手续和信息技术的使用尤其可加快结关过程。另一个办法是建立贸易和运输促进机构，将有关各方汇集在一起，共同分析现行的本国手续，并根据国际建议和标准改革这些手续。

12. 集装箱化提高了港口和船舶的装卸率，从而加速了货物的流动。然而，由于信息欠缺或信息不足，有碍于货物装卸规划，并且无法迅速结关，因而延滞了货物的过港载运。如果使用信息和通信技术，将可减少信息交换的时间和因数据多次誊抄而引起的失误量。许多港口一直致力于发展港口共用信息系统，以增进信息的精确度和流动量。一些港口的有关部门(海关行政部门和港务局)以及商业界开设了合营公司，以研制、安装和运行这类信息系统。许多公司的首要目标是建立与海关之间的连接。随后，这些公司扩大了系统的运作功能，可发送和接收其他的信息，并往往通过互联网发送和接收信息。

13. 各国政府可判定政策，促进并部分地资助建立计算机化的港口共用系统，以提高港口的效率，加快货物的流动。⁹ 这一系统可使从事货物运输的各方通过电子数据交换系统或互联网实现电子信息交换。共用系统的优点在于所有经授权的合作伙伴都可获得同样的信息，而此信息可在货物运抵之前以及在货物通过港区时加以更新。港口当局和海关管理局这两个政府部门是主要的合作伙伴。在发展这样的系统时，应充分使用标准信息，使信息也能够实现国际交换。为推广这一系统的使用，各国政府应建立制度，要求贸易商使用互联网填报国际贸易和运输的规定单据。

14. 适当时，各国政府应制定政策，放宽电子通信服务商尤其是互联网服务商的市场准入条件。¹⁰ 互联网服务商多的国家普遍比互联网服务商少的国家征收

⁷ 参见《商定结论和建议》第5段，TD/B/COM.3/EM.12/L.1。

⁸ 同上，第6段。

⁹ 同上，第8段。

¹⁰ 同上，第9和第10段。

的入网费低。总之，人们可以看到，只要市场引入竞争，价格就会下降，服务质量就会提高。这对在广大民众中推广网络服务是尤其重要的。

15. 除了需要有运输和通信基础设施外，专家们还强调，各国政府和企业必须提高公众对电子商务各方面及其所提供的机会和利益的认识，并开展这方面的教育。¹¹ 在教育系统中和通过成人班开展这方面培训的政策，已证实是一项可克服这方面缺陷的办法。各国都须执行一项最符合其需要的方案，而政府应发挥关键的作用。

B. 国际一级可采取的政策行动

16. 专家们一致认为，在增进发展中国家贸易和运输经营商的竞争力方面，国际社会可发挥重大的作用。因此，呼吁与电子商务和运输有关的国际组织合作和协调其在这方面的活动。同时，还鼓励这些组织在下述方面增强其为发展中国家提供的立法、技术和资金援助：

- (a) 审查和修订国家法律和条例；
- (b) 提高意识并开展教育和培训；
- (c) 发展运输和电信基础设施；
- (d) 增强运输和电信服务商。

17. 此外，有一个成员国在其后的评论中提议，国际组织还应协助发展中国家增强其信息技术基础设施。

¹¹ 同上，第 11 段。

第三章

贸发会议今后工作建议

18. 专家会议对贸发会议提出的建议，为这一领域今后的工作指出了方向。专家们确认必须定期审查和监督电子商务和国际运输服务所涉经济、商业和法律方面的发展情况，包括分析它们对发展中国家的影响。¹² 有一个成员国在其后的评论中建议贸发会议监督各国政府在调整各自法律基础结构以适应电子商务的需要、修订国际运输条约以允许使用电子运输单据和提高公众对利用电子商务的认识等方面的进展情况。¹³ 这项工作可通过贸发会议经常性的出版物和专题研究加以落实。

19. 专家们探讨了运输单据特别是提单在国际贸易中的作用和以电子形式取代单据的可能性。其中，着重讨论了提单作为货物收据、合同凭证和所有权单据的功能。提单作为所有权单据的作用使之成为国际贸易中的一种主要单据，可使世界不同地点的交易方之间能够买卖货物。作为所有权单据的提单是代表货物的凭证，通过提单的转让或背书，可转让货物的所有权。因此，在货物运输途中，提单可在船东一无所知的情况下转手多次。为了使船东能将货物交给合法的货主，在目的港必须凭提单原件交货。

20. 现代运输技术产生的问题是，货物运抵目的地港的速度加快了，然而单据未能跟上。提单的延迟送抵造成了额外费用和赔偿责任，因为交货之时无法出示原始提单或只凭“赔偿担保书”交货。因此，虽然提单因具有所有权单据的性质而成为国际贸易中的重要单据，但这也对采用电子方式取代提单，造成了很大困难，并将继续造成困难。

21. 由于使用提单引起的困难，人们要求采用诸如海上货运单之类不可转让的运输单据。虽然海上货运单可起货物收据和合同凭证的作用，但这种单据不是所有权单据，不必在目的港领货时向承运人出示。

¹² 同上，第 17 段。

¹³ 同上，第 3、第 4、第 5 和第 11 段。

22. 国际社会¹⁴一再呼吁，对于不打算在运送途中转让所有权的货物，应推广采用凭海上货运单提货的做法。专家会议的讨论发现，甚至在不需可转让的运输的单据的交易中也使用可转让提单。

23. 此外，就电子商务而言，在制定电子替代方式时，是提单的可转让性构成了重大的障碍。根据现行规则和条例，法定权利取决于是否实际持有书面单据。因此，所谓的电子提单不被视为所有权单据。¹⁵ 因此，更为广泛地使用不可转让的运输单据，将极有助于向电子环境过渡。

24. 有鉴于此，专家们鼓励各商业方改变其使用传统的可转让单据的商务做法¹⁶。他们认为，为弄清目前的情况，有必要请贸发会议编写一份研究报告。专家们指出，¹⁷ 贸发会议可研究：诸如提单之类可转让运输单据对现代国际贸易有多大的必要性；以及诸如海上货运单之类不可转让的单据或电子替代方式可在多大程度上取代上述可转让提单。

25. 专家们讨论了在国际贸易和运输中采用电子通信手段所引起的某些法律问题和不确定性。他们指出，一些政府已经或正在颁布立法，以提供一种可支持并促进电子商务的发展的法律环境。会议着重提到了联合国贸易法委员会拟订《电子商务示范法》(1996年)和《电子签名示范法》(2001年)的工作，这些工作旨在为颁布法律的国家提供准则。有人指出，联合国贸易法委员会今后的工作包括拟订一项国际文书，以克服关于国际贸易和运输的现有国际公约在适用时产生的法律障碍。

26. 专家们认为，在建立必要的法律框架之前，当事方的合同规则和安排可发挥重要的作用，解决某些法律不确定性，或作为法律和条例的补充。会议承认，合同安排并不能清除所有的法律障碍。例如，在根据某项法律或国际公约而依法要求具备“书面”、“签名”或“原始”的文件时，合同安排就不起作用

¹⁴ 参见联合国欧洲经济委员会的建议，“简化海运单据手续的措施” No.12/Rev.1; www.unece.org/cefact/rec/rec12en.htm。

¹⁵ 详情请见《电子商务与国际贸易》，TD/B/COM.3, EM.12/2, 第二部分“法律和单据方面”，第30至第50段。

¹⁶ 参见，《商定结论和建议》第12段，TD/B/COM.3/EM.12/L.1。

¹⁷ 同上，第18段。

了。因此，专家们要求贸发会议研究当事方合同协议的性质及其可在多大程度上用于促进在国际运输服务中更广泛地使用电子商务。¹⁸

27. 专家们再次强调人力资源开发的重要意义，并呼吁贸发会议编纂和提供培训材料并散发关于电子商务和国际运输服务方面最新发展动态的资料。¹⁹ 人力资源的开发应当以需求为基础，以发展中国家的要求作为根据，并应同私营经营商密切合作。

28. 专家们还请求贸发会议协助发展中国家进行港口共用信息系统的概念设计，²⁰ 一些发达和发展中国家已经建立了这样的信息系统。这些系统虽属国际性质，然而有一个趋势是为信息交换制订国家标准信息格式。秘书处可收集有关这些系统的资料，包括：如何建立和组织这些系统；如何筹资；交换了哪类信息；采用了何种标准；拟订了什么样的协议；核心用途有哪些。秘书处在为运输信息和海关系统提供技术援助的方案中获取的经验，对此项研究将极助益。对资料进行分析后，可拟订一些准则，以有助于港口共用信息系统的设计和建立。在这样做的时候，应尽可能使用现有的国际标准信息格式。

29. 最后，专家们认为，定期举行专家会议将可提供一个对话场合，使发展中国家能够了解电子商务和国际运输服务的最佳做法。²¹ 定期举行专家会议还可监督商定建议的实施情况，从而形成一个开展后续行动的机制。

-- -- -- -- --

¹⁸ 同上，第 19 段。

¹⁹ 同上，第 20 段。

²⁰ 同上，第 21 段。

²¹ 同上，第 22 段。