



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

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.12/2
31 July 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Комиссия по предпринимательству, упрощению
деловой практики и развитию

Совещание экспертов по вопросу "Электронная торговля
и международные транспортные услуги: передовая
практика в области повышения конкурентоспособности
развивающихся стран"

Женева, 26-28 сентября 2001 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

ЭЛЕКТРОННАЯ ТОРГОВЛЯ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ

Доклад секретариата ЮНКТАД

Настоящий документ посвящен ряду ключевых вопросов, связанных с более широким использованием электронных средств связи в области международной торговли и транспортных услуг. Речь в нем идет о воздействии электронной торговли как на организацию транспорта, так и на ныне действующие правовые рамки международных торговых операций, ведущихся на основе бумаг.

Часть I посвящена вопросу о том, как электронная торговля уже преобразует отношения между поставщиками и потребителями транспортных услуг, обеспечивая для всех более свободный доступ к информации. В ней указывается также, что при более широком использовании информационных технологий во всех формах транспортных услуг наличие подобных услуг является важным определяющим фактором расширения электронной торговли. В ней говорится о том, что портовые системы представляют собой одну из потенциальных областей, в которой поставщики услуг из развивающихся стран могут воспользоваться преимуществами, предоставляемыми электронной торговлей. В ней объясняется также, каким образом электронная торговля стимулировала

конкурентоспособность между поставщиками услуг и усилила позицию перевозчиков на транспортных рынках. Наконец, в ней подчеркивается необходимость соответствующей профессиональной подготовки и обмена опытом, нацеленным не только на операторов, но и на представителей государственных органов, занимающихся разработкой необходимых рамок для участия частного сектора.

В части II, посвященной правовым и документационным аспектам, рассматривается роль транспортной документации, в частности оборотного коносамента, в осуществлении международных торговых операций. В ней поднимается ряд правовых вопросов и освещаются проблемы, обнаруживающиеся при применении действующих законов и транспортных конвенций в электронной среде, в том числе возможность замены оборотного коносамента его электронной альтернативой. Рассматриваются также попытки облегчить разработку транспортной документации в электронной форме с учетом как договорного, так и законодательного подход. Проводится мысль, что, хотя законодательные решения и необходимы, опыт показывает, что могут потребоваться многие годы для того, чтобы правовая база была разработана в полном объеме. Пока же необходимо более полно изучать возможности использования договорных решений.

СОДЕРЖАНИЕ

<u>Часть</u>	<u>Пункты</u>
ВВЕДЕНИЕ.....	1 - 29
I. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА.....	
A. Воздействие электронной торговли на транспортные услуги	6 - 11
B. Транспортные и логистические услуги как факторы, облегчающие электронную торговлю.....	12 - 15
C. Проблемы, стоящие перед развивающимися странами.....	16 - 19
i) Поставщики услуг для развивающихся стран.....	16 - 22
ii) Отношения "грузоотправитель-перевозчик".....	23 - 26
iii) Обучение	27 - 29
II. ПРАВОВЫЕ И ДОКУМЕНТАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ	30 - 64
A. Транспортные документы и международная торговля.....	30 - 34
B. Правовые вопросы	35 - 50
i) Транспортные конвенции.....	37 - 42
ii) Коносаменты - электронные альтернативы.....	43 - 50
C. Попытки облегчить разработку электронных транспортных документов	51 - 64
I. Контрактные подходы	
a) Регистр морских документов	51
b) Правила ММК для электронных коносаментов, 1990 год	52 - 55
c) Проект "Болеро"	56 - 60
d) Система безопасной оплаты и управления торговлей "@GlobalTrade"	61 - 92
II. Статутный подход	
Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле	63 - 64
ПРОДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД.....	65 - 68

ВВЕДЕНИЕ

План действий, принятый десятой сессией ЮНКТАД в Бангкоке, поставил перед ЮНКТАД задачу провести аналитическую работу по изучению последствий экономических, социальных и правовых аспектов электронной торговли для развивающихся стран, в частности по вопросам, затрагивающим транспортный сектор и другие смежные секторы услуг (пункт 157). В ходе неофициальной консультации с неограниченным кругом участников, проведенной Председателем Совета по торговле и развитию, государства-члены согласились созвать Совещание экспертов по вопросу "Электронная торговля и международные транспортные услуги: передовая практика в области повышения конкурентоспособности развивающихся стран".

Настоящий доклад был подготовлен с целью облегчить работу Совещания экспертов. Он состоит из двух частей. В части I дается обзор экономического и оперативного воздействия электронной торговли на международные транспортные услуги, а часть II посвящена правовым и документационным вопросам.

Часть I

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА

1. Информационные технологии и особенно системы, привязанные к Интернет, получают все более широкое применение во всех формах транспортных услуг. В то же время транспорт и логистические службы приобретают решающее значение в расширении электронной торговли физически транспортируемыми товарами. Поэтому существует двусторонняя связь между электронной торговлей и транспортом. Ряд проблем возникает в результате изменений в этой взаимосвязи, серьезно воздействующих на поставщиков и потребителей транспортных услуг в развивающихся странах в связи с электронной торговлей. К их числу относится способность поставщиков транспортных услуг из этих стран участвовать и конкурировать в предоставлении транспортных услуг для электронной торговли, способность потребителей транспортных услуг пользоваться методами электронной торговли в приобретении транспортных услуг, роль посредников, функциональные связи и соотношение сил между поставщиками и потребителями услуг, размах сотрудничества между поставщиками услуг и меняющиеся структуры владения предприятиями, предоставляющими транспортные услуги, в мировой торговле.

2. Интернет является средством связи, обеспечивающим предприятия выходом на мировой уровень. Физические задачи, связанные с поставкой товаров, остаются теми же: грузовики, поезда, суда и самолеты по-прежнему нужны для перевозки продукции и не могут передвигаться намного быстрее, чем теперь. Сокращение сроков поставок должно зависеть от людей, движущих это дело, которые знают, как решать проблемы при их возникновении и которые вместе со своими перевозчиками развивают сложные сети и системы управления. Ничто не заменяет прочные деловые связи и твердые обязательства между отправителем и перевозчиком. Грузоотправители, прибегающие к использованию Сети как еще одного средства давления на перевозчиков для получения от них большего числа услуг по меньшей цене, могут оказаться глубоко разочарованными¹.

3. Большинство компаний признают, что Интернет окажет глубокое влияние на работу компаний, занимающихся поставками². Многие перспективно мыслящие управленцы старшего звена воспринимают эти грядущие перемены как явную возможность повысить свою конкурентоспособность путем расширения доступа на рынки, сокращения активов и

¹ "Logistics and e-commerce", editorial by P. Bradley, Logistics Management and Distribution Report, June 2000.

² См. "E-business marketplaces: a revolution in international trade", International Trade Forum, December 2000, p. 11.

снижения расходов. Ряд ориентированных на перспективу организаций уже начал применять новые технологии для расширения своего присутствия на рынке.

4. Опыт развитых стран показывает, что наличие соответствующих транспортных и логистических служб будет важной определяющей в расширении электронной торговли в ближайшие годы. Это будет справедливо и для развивающихся стран.

5. В настоящем документе дается обзор общих тенденций в том виде, в котором они применимы ко всем категориям международного транспорта, при этом не следует забывать, что опыт деятельности разных категорий может несколько различаться.

A. Воздействие электронной торговли на транспортные услуги

6. Электронная торговля в огромной мере влияет на транспорт по целому ряду направлений. Спрос на транспортные услуги будет расти. Новые, отдельные, некоммерческие покупатели, не столь опытные, как коммерческие грузоотправители, вынудят перевозчиков открыть целую новую сеть компаний-поставщиков, ориентированных на он-лайн-потребителей, обладающих повышенной пропускной способностью, способных отправлять грузы самого разного происхождения и в самые разные направления и нуждающихся в более оперативном реагировании. Требования потребителей осуществлять поставки на следующий день или даже в тот же день означают, что мелкие и крупные электронные торговцы нуждаются в том, чтобы держать крупные объемы продукции не только под рукой, но и в центрах-распределителях по всей стране. Это опрокинет тенденцию к сокращению запасов товаров, которая помогла в последние годы предприятиям промышленно развитых стран снизить расходы. Компаниям придется пересмотреть отношение к своим распределительным сетям, а поставки товаров потребителям придется осуществлять более эффективно и экономно, чем прежде. Это, в свою очередь, требует более разветвленной инфраструктуры, чем та, что предлагалась когда-либо ранее.

7. Наряду с поставками существует множество видов деятельности, начиная с размещения заказов, направления уведомлений, выполнения своих функций агентствами, складирования, отправления грузов, страхования, таможенной очистки, распределения и оптовой торговли и кончая розничной торговлей. Осуществление этих видов деятельности предполагает участие множества партнеров, которые должны обмениваться информацией и осуществлять платежи между собой. В целом эти виды деятельности сложно переплетены между различными предприятиями и предполагают обмен различными видами информации. Наличие информации в режиме он-лайн позволяет поставщикам услуг и грузоотправителям обмениваться данными и информацией в реальном времени. Это закладывает основу для сотрудничества между ними в

планировании вышеуказанной деятельности. Кроме того, легкий доступ к информации открывает перед грузоотправителями, в том числе перед мелкими, большие возможности для определения своих потребностей и ведения переговоров с поставщиками услуг. Возможность эффективно осуществлять обмен информацией станет определяющим фактором для выживания поставщиков транспортных и снабженческих услуг на мировом уровне.

8. Предложение транспортных услуг в режиме он-лайн, разработанных действующими на основе Интернет поставщиками транспортных и логистических услуг, позволит грузоотправителю вводить заказ в систему планирования ресурсов предприятия, причем заказ автоматически будет направляться перевозчику через систему управления транспортом поставщика услуги. Система будет определять и утверждать цену, признавать заказ, направлять уведомления для получения груза, оповещать перевозчика и грузополучателя, принимать и оплачивать расходы перевозчика полностью автоматически. Получая доступ к единственному Web-сайту, грузоотправитель получит отвечающее его требованиям представление обо всех транзитных грузах, сможет определить статус груза, прочесть отчеты об исключениях, организовать получение товаров и обновить информацию в своем отделе закупок о реальной стоимости перевозок в мире.

9. Транспортные обмены открывают еще одну сферу для осуществления операций на базе Интернет. Эти обмены стимулируют конкурентную борьбу между перевозчиками за предоставление транспортных услуг. В связи с этим, хотя перевозчики любого размера, теоретически, имеют доступ к запросам на грузовые перевозки по всему миру, размещенным на Интернет, конкурентная борьба может вытеснить мелких перевозчиков, предлагающих ограниченный набор услуг, из отрасли. К тому же методы электронной торговли повышают способность крупных перевозчиков управлять всей транспортной цепочкой и контролировать ее, тем самым наращивая потенциал осуществления всех видов деятельности, включенных в эту цепочку, в том числе внутренних перевозок. Это, в свою очередь, может привести к повышению концентрации в отрасли, которая уже характеризуется наличием крупных объединений или перевозчиков, действующих в рамках крупных консорциумов или мировых союзов. В долгосрочной перспективе эти перемены могут способствовать доминированию на рынках фрахта крупных объединений и других крупных индивидуальных перевозчиков, "защищенных" от конкуренции с помощью вертикальной интеграции или слияний.

10. Способность транспортных обменов создавать возможности для прямого контакта между перевозчиками и грузоотправителями создает базу для расширения партнерства между ними. Существуют предпосылки к тому, что это приведет к дальнейшему размыванию уже снижающейся роли некоторых форм транспортных монополий, таких,

как линейные конференции в морском транспорте, в области влияния на политику цен на услуги. Например, в морском транспорте все чаще полагаются на проведение конфиденциальных переговоров об установлении цен и на заключение контрактов между грузоотправителями и отдельными линиями. На ряде крупных линий индивидуальные контракты уже охватывают большинство рейсовых перевозок.

11. Электронная торговля приводит также к снижению роли традиционных фрахтовых экспедиторов и других посредников. Однако некоторые из посредников перешли к применению новых деловых моделей (например, создающие добавленную стоимость логистические услуги), тем самым обеспечивая дальнейший спрос на свои услуги. Интернет дает посредникам улучшенный доступ к грузоотправителям и перевозчикам, и это повышает их способность предоставлять комплексные услуги "от двери до двери". К тому же использование посредников, таких, как экспедиторы, кажется привлекательным. Это объясняется их опытом и специальным знанием широкого круга вопросов, связанных с транспортом, складированием, упаковкой, соблюдением формальностей, связанных с аккредитивами, таможенной, лицензиями на импорт и т.д. Хотя отдельный грузоотправитель может вести поиск информации по профильным вопросам на Интернет, набор услуг, которые может предоставить экспедитор, создает услугу, включающую добавленную стоимость, которую грузоотправители готовы по-прежнему покупать.

В. Транспортные и логистические услуги как факторы, облегчающие электронную торговлю

12. Хотя электронная торговля оказала мощное влияние на транспортные услуги, рост самой электронной торговли все больше зависит от способности транспортных и логистических служб поставлять товары, заказанные через Интернет, вовремя.

13. Некоторые наблюдатели высказали предположение, что имеющиеся транспортные и логистические службы не удовлетворяют в полной мере потребностям электронной торговли и что проблема может усугубиться с ростом электронной торговли. Хотя спрос на транспорт, порожденный электронной торговлей, стремительно рос, аналогичного роста в области предоставления транспортных и вспомогательных логистических услуг не наблюдалось. Такое положение дел объяснялось рядом факторов, в том числе теми, что приводятся ниже:

- Выполнение заказа и потребностей в логистических услугах для ведения электронной торговли сильно отличаются от аналогичной ситуации в традиционной отрасли, обслуживающей промышленные цепи поставок. Традиционная отрасль характеризуется движением крупных партий товаров. Партии товаров объединяются в транспортные грузоединицы (контейнер, ящик, поддон и т.д.), движение которых можно проследить. Цели промышленных поставок также характеризуются тенденцией к объединению нескольких крупных покупателей и ограниченного числа поставщиков; поэтому в результате спрос на транспорт вполне предсказуем. Для сравнения, в электронной торговле, особенно в торговле "предприятие - потребитель", покупатели стремятся к отправлению небольших и многочисленных партий груза весьма разнообразного происхождения и следующего в весьма разнообразных направлениях. При этом спрос на транспорт весьма непредсказуем, поскольку он обусловлен заказами, размещенными большим числом покупателей. Основная задача заключается в том, чтобы управлять системой его выполнения, в целом, таким образом, чтобы удовлетворить ожидания потребителя, контролируя при этом товарные запасы и транспортные расходы.
- Чистые он-лайн розничные торговцы, как правило, не располагают логистической инфраструктурой и опытом для ведения электронной торговли. Им все еще необходимо подстраивать свои внутренние процессы, структуры и коммуникации к требованиям цифровых технологий. Это влечет за собой введение новых форм обмена ресурсами со своими новыми партнерами и проведение мероприятий, с помощью которых информация о продаже немедленно доводится до сведения оптовиков, грузоотправителей, производителей, дизайнеров и даже поставщиков сырья.
- Традиционные склады и другие логистические структуры не подходят для электронной торговли розничными товарами. Сети распределения электронной торговли теперь, как правило, включают множество мелких распределительных центров по всей стране или подрядчика на выполнение контракта или отправку груза, имеющего доступ к сети распределительных центров по всему континенту. В этих центрах складировается ограниченный объем продукции, запасы которой часто пополняются.

14. Отрасль решает эти проблемы различным путем. Одни компании попытались адаптировать свои существующие логистические службы к ведению как он-лайн, так и обычных операций. Другие попытались разработать новые методы и прикладные

программы, специально предназначенные для удовлетворения их новых потребностей, возникающих в связи с электронной торговлей. Третьи решили сконцентрироваться на своем основном виде деятельности, прекращая заниматься распределением своей продукции и передавая ее третьей стороне - поставщикам логистических услуг.

15. В целом, способность транспортных и логистических служб вести электронную торговлю можно описать как новую область, переживающую новый этап развития, как организационного, так и технологического. Существует ряд вариантов выполнения заказов, и тот вариант, который удовлетворяет требованиям одного грузоотправителя, необязательно может удовлетворять требованиям другого. Эффективность различных вариантов зависит от множества факторов, например, типа продукции и предназначения заказа для поставки внутри страны или за рубеж. Поэтому идеальная система выполнения заказа предполагает стратегический выбор, который может меняться со временем и варьироваться от отрасли к отрасли.

С. Проблемы, стоящие перед развивающимися странами

i) Поставщики услуг для развивающихся стран

16. Считается, что транспортные и логистические предприятия развивающихся стран чрезвычайно мало используют методы электронной торговли. Хотя настоящее утверждение отражает общее положение в развивающихся странах, ряд этих стран, безусловно, находится на передней линии развития информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и достижений электронной торговли. Это, главным образом, страны Азии, такие, как Китай, Малайзия, Республика Корея, Сингапур и Провинция Китая Тайвань, которые также являются крупными игроками мирового масштаба на транспортном и логистическом рынках³. В целом, ограниченное участие объясняется рядом факторов, включая следующие:

- на долю развивающихся стран приходится ограниченный объем общих грузовых перевозок, и их участие в электронной торговле невелико. Недостаточные объемы национальной или региональной электронной торговли ограничивают спрос на рассчитанные на электронную торговлю транспортные и логистические услуги.

³ P. Ailing and G. Klein, *Freight@Internet: The Impact of Internet Technologies in the Freight Transport Market*, Transport Technology Publishing, 1998.

- Общий низкий уровень электронной торговли, в свою очередь, сам по себе обусловленный множеством факторов, таких, как ограниченная информационная и телекоммуникационная инфраструктура, высокая стоимость подключения к Интернету, ограниченное использование электронных систем платежей, ограниченность профессиональной базы для налаживания электронной торговли (провайдеры Интернет-услуг, провайдеры прикладных программ и т.д.), ограниченность сведений о потенциале и преимуществах электронной торговли, ограниченность уровня электронной торговли и Интернет-культуры и ограниченность объема товаров, поступающих в оборот через электронную торговлю.

17. Что касается электронной торговли и связанных с ней транспортных/логистических услуг, то развивающиеся страны в этой области одновременно сталкиваются с вызовом и получают новые возможности. Предприятия развивающихся стран не способны предлагать услуги, которые могут конкурировать с услугами, предлагаемыми предприятиями развитых стран. Необходимо решить ключевой политический вопрос: следует ли этим предприятиям стремиться к развитию в своих странах транспортных и логистических услуг, которые необходимы для ведения электронной торговли, или им следует зависеть от мировых услуг, предлагаемых предприятиями развитых стран?

18. Надежных данных о предприятиях развивающихся стран, предлагающих значительные объемы транспортных услуг на базе Интернета, не имеется. Совершенно очевидно, что на мировом уровне большинство поставщиков услуг расположено в развитых странах. В краткосрочной перспективе ожидается, что развивающиеся страны будут играть относительно несущественную роль в электронной торговле и предоставлении транспортных и логистических услуг для электронной торговли, если учесть изложенные выше ограничения. К тому же, в силу ограниченности объемов товаров, проходящих через электронную торговлю, критической массы отправок, необходимых для поддержания роста поставщиков транспортных и логистических услуг, не образуется.

19. Однако эти страны могут по-прежнему использовать возможности транспортных/логистических услуг на основе электронной торговли, выбирая области, в которых они могут пользоваться преимуществами в конкурентной борьбе, учитывая инфраструктуру и технологический потенциал, которыми они располагают. В частности, применение электронной торговли в портах может содействовать повышению эффективности международной торговли и ее развитию. Порты имеют ключевое значение для развивающихся стран, поскольку являются узлами транспортной системы, часто связывающей высокотехнологичный международный транспорт с местными транспортными службами, пользующимися ограниченной технологической базой.

С расширением использования информационных технологий (ИТ) при размещении заказов, отслеживании, очистке и поставке грузов крупными компаниями-грузоотправителями, а также при таможенной очистке все порты должны стать эффективным местом взаимодействия для служб, занимающихся отправкой грузов, в мире, тесно связанном при помощи логистических систем. Наличие общего пользователя и надежных административных и коммерческих служб, действующих на основе электронной торговли, в портах этих развивающихся стран, позволило бы им подключиться к информационно-технологическим сетям администраций, судоходных линий и других транспортных операторов. Масштабные системы, выполняющие основные функции, необходимы для того, чтобы удовлетворять различные потребности широкого диапазона портов и терминалов, обслуживающих торговлю развивающихся стран⁴. Программы ЮНКТАД, такие, как Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС) и Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД), включают основные элементы подобных систем портовых объединений.

20. Ряд правительств осознал, что эффективные системы транспортного взаимодействия могут сыграть решающую роль в экономическом развитии их стран. Они приняли меры не только для того, чтобы повысить качество работы государственных служб, представленных в этих центрах взаимодействия (связанных с деятельностью таможни, решением вопросов здравоохранения и фитосанитарии), но и обеспечить предоставление основной транспортно-коммуникационной инфраструктуры путем проведения национальной политики либерализации. Скоординированные программы для транспортного сектора и сектора коммуникаций могут помочь воспользоваться преимуществами электронной торговли.

21. Участие развивающихся стран может принять и другую форму, например в деятельности экспресс и почтовой доставки отправок, где критическая масса крупного потребительского рынка играет решающую роль для поддержки крупных сетей услуг. В области подобных услуг предприятия развивающихся стран могут вступать в партнерские связи с мировыми поставщиками услуг в развитых странах, например путем предоставления агентских услуг. Ведь авиалинии, экспедиторы груза и другие посредники воспринимали создание союзов как средство предоставления услуг, которые могут эффективно конкурировать с услугами, предоставляемыми объединенными перевозчиками. Поэтому экспедиторы грузов в развивающихся странах вполне могут

⁴ Более подробно о потребностях портов и терминалов в информационных технологиях см. "Study on the use of information technology in small ports", UNCTAD/SDTE/TLB/1, Geneva, 2001.

сотрудничать через совместные предприятия с мировыми авиаперевозчиками, рассматривая это как стратегию участия в транспортировке товаров в процессе электронной торговли.

22. Существуют также возможности для ведения операций по предоставлению услуг между предприятиями на внутренних рынках. Множество поставщиков транспортных и связанных с ними услуг, таких, как морские порты, аэропорты, компании большегрузных грузовиков, железнодорожные службы, судоходные компании, экспедиторы грузов, таможенные службы, контейнерно-лизинговые компании и контейнерные терминалы, являются первоочередными кандидатами, которые могут вести онлайн-операции для обслуживания собственной деятельности. Значительного сокращения стоимости операций и других преимуществ можно добиться, если подобные поставщики услуг должны будут использовать возможности электронной торговли и информационных технологий в ведении дел с другими предприятиями. Эти операции могут распространяться на уведомления, коносаменты, информацию о перевозках грузов, отслеживаемые движения грузов и таможенную очистку. Многие из крупнейших морских компаний, морских портов, аэропортов, терминалов и т.п. развивающихся стран сейчас имеют доступ к информационным технологиям. Это открывает возможность для применения методов электронной торговли в их внутренних производственных системах, а также в ведении дел с другими предприятиями. В этом заключен также большой потенциал для того, чтобы сосредоточиться на разработке систем, которые могут способствовать повышению производительности и снижению операционных расходов в этих областях услуг.

ii) Отношения "грузоотправитель-перевозчик"

23. Внедрение ИКТ на транспортных рынках резко изменило соотношение сил в конкурентной борьбе между поставщиками услуг. Эти новые конкурентные отношения серьезно повлияли на положение грузоотправителей на транспортных рынках. Подобные перемены особенно важны для развивающихся стран, которые являются типичными потребителями транспортных услуг. В области морских транспортных услуг ранее существовавшие рыночные структуры, такие, как картели судовладельцев, в основном исчезли, и возникли новые механизмы ценообразования. Шаг к установлению вышеупомянутых⁵ контрактных ставок ослабил позицию представителей отрасли из развивающихся стран в конкурентной борьбе. Однако в то же время грузоотправители - независимо от их размера - получают единый источник информации, который делает систему поставок наглядной и позволяет оптимизировать транспортные/логистические потребности.

⁵ См. пункт 10.

24. Использование Интернета лежит в основе новых достижений, с помощью которых грузоотправители могут планировать большинство своих транспортных процедур, если не все из них, в режиме онлайн. Таким образом, доступ в Интернет является основным предварительным условием, позволяющим представителям отрасли из развивающихся стран улучшить свои позиции на рынке. Это достигается путем улучшения информационных потоков и последующего повышения прозрачности рынка, а также путем создания потенциала для консолидации на основе общих сетевых порталов для покупки транспортных услуг.

25. В таблице 1 приводится краткая информация о возможностях осуществления операций на Web-сайтах крупных компаний грузоотправителей. Хотя возможности, как видно, сильно различаются от перевозчика к перевозчику, требования о предоставлении основной информации удовлетворяются практически всеми сайтами. Ясно, что это важный шаг для расчистки игрового поля грузоотправителям из развивающихся стран. Однако возможности осуществления операций, предоставляемые рядом сайтов, которые, вероятно, в ближайшем будущем станут стандартными, до сих пор для многих торговцев недоступны. Это объясняется главным образом правовой неопределенностью, окружающей контракты, заключаемые в Сети, и использование небумажных документов⁶.

⁶ См. Часть II ниже.

Таблица 1

Возможности осуществления операций на Web-сайте океанских перевозчиков

Перевозчик	Отслеживание контейнера/ груза	Определитель маршрута/ графика	Ставка/ тарифная квота	Заказ	Коносамент	Таможенные отчеты
Maersk	✓	✓	✓	✓	✓	
Evergreen	✓	✓	✓	✓	✓	
P&O Nedlloyd	✓	✓				
MSC						
APL	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COSCO	✓	✓	✓			
Zim	✓	✓				
NYK	✓	✓			✓	✓
CMA-CGM			✓			
HMM	✓	✓		✓	✓	
Yang Ming	✓	✓	✓		✓	
OOCL	✓	✓	✓	✓	✓	
Hapag-Lloyd		✓		✓		
K-Line	✓	✓	✓	✓		
MOL	✓	✓	✓	✓	✓	
Hanjin	✓	✓		✓	✓	

Источник: D. Wise and J. Brennan, "E-commerce: taking stock", *Containerisation International*, ноябрь 2000 года.

26. Другим вопросом, который будет влиять на позицию грузоотправителей, является легкость доступа к информационным сайтам и сайтам, на которых осуществляются операции. Вопреки нынешней ситуации, ряд грузоотправителей, в частности мелкие и средние предприятия, может отдавать предпочтение одиночным, открытым интерфейсам для ведения дел с различными перевозчиками. Подобные открытые решения предоставляются рынками третьих сторон, но могут создаваться и самими перевозчиками. Отдельный интерфейс перевозчиков может помочь в улучшении прозрачности рынка и сократить стоимость операций, в частности, когда речь заходит о логистических операциях, выходящих за рамки транспортных операций "от пункта до пункта". Однако подобные преимущества необходимо оценить с учетом риска ограничительной деловой практики, потенциально свойственной подобным решениям.

iii) Обучение

27. Для многих недавно появившихся профессий и видов деятельности необходимо организовать и использовать в развивающихся странах центры электронной торговли. Университеты и другие учебные заведения развивающихся стран могли бы играть ключевую роль в этом деле, предлагая соответствующее обучение не только операторам, чтобы гарантировать им конкурентоспособность на международных рынках, но и государственным органам, призванным обеспечивать необходимую базу для участия частного сектора.

28. Необходима также передача ноу-хау, позволяющая обеспечить более широкое участие частного сектора в транспортных операциях на основе ИКТ и создать необходимые условия для устойчивого процесса развития транспорта. Эта передача может стимулироваться не только по вектору из развитых стран в развивающиеся, но и путем сотрудничества между развивающимися странами, обменивающимися ноу-хау и опытом.

29. Можно предусмотреть различные пути обеспечения эффективной передачи ноу-хау, в том числе прохождение учебных курсов на получение диплома за рубежом, организуемое на местах краткосрочное специализированное обучение или обучение без отрыва от производства. Другой подход мог бы быть ориентирован на создание в развивающейся стране учебного центра по вопросам международного транспорта и логистики. Деятельность такого центра могла бы распространяться на целый регион. Возможной стратегией является создание подобного центра постепенно, путем оказания помощи в разработке необходимых учебных/педагогических материалов и путем предоставления помощи в организации обучения в развивающейся стране на региональной основе совместно с местными профессиональными ассоциациями (экспедиторы грузов, экспортеры и т.д.) и/или учебными заведениями. Тогда страна и ее заведения получат не только возможность обучения своих граждан решению современных транспортных и логистических проблем, но и будут готовы к предоставлению обучения и тем самым внесению вклада в устойчивое развитие транспортного сектора.

Часть II

ПРАВОВЫЕ И ДОКУМЕНТАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ

А. Транспортные документы и международная торговля

30. Транспорт является неотъемлемой частью международной торговли. Отношения между сторонами, участвующими в этих операциях, регулируются различными контрактами и документами, в том числе контрактами о продаже, перевозке, страховании и оплате/финансировании. Транспортным документом, который позволяет производить обмен товарами и выплаты между продавцами и покупателями, находящимися в удаленных частях мира, и перевозить товары транзитом, является оборотный коносамент.

31. В глазах торговцев коносамент стал признаваться товарораспорядительным документом, представляющим товары, и восприниматься как стержень международной торговли. Это обусловлено следующими характеристиками коносамента. Во-первых, коносамент представляет собой квитанцию, выдаваемую перевозчиком на товары, полученные от грузоотправителя для перевозки. В силу этого покупатель знает, что они физически находятся у перевозчика, который должен вовремя доставить их грузополучателю. Во-вторых, он подтверждает наличие контракта на перевозку между перевозчиком и грузовладельцем и определяет его условия. Так, если товары теряются или им наносится ущерб при перевозке, держатель коносамента может подать иск на перевозчика, выдавшего его. В-третьих, это товарораспорядительный документ в том смысле, что он может быть индоссирован одной стороной в пользу другой, тем самым позволяя передать имущество в форме товаров, если того пожелают стороны. Поэтому коносамент стал представлять товары, что дает его держателю право требовать поставки и право контроля.

32. Функция коносамента как товарораспорядительного документа означает, что обладание этим документом равноценно конструктивному или символическому обладанию товарами. Передача конструктивного обладания товарами и прав на товары может, таким образом, осуществляться путем передачи (или выдачи и индоссирования) коносамента. Главным образом в силу этого индоссамент традиционно считается "оборотным" документом. Способность выполнять эту функцию делает коносамент единственным в своем роде и ключевым по значению документом международной торговли. Он позволяет продавать товары во время перевозки, поскольку конструктивное владение товарами может переуступаться продавцом к покупателю и любым последующим покупателям путем передачи коносамента. Эта ключевая характеристика коносамента позволяет также банкам получать обеспечение товарами за платежи по аккредитиву или операциям инкассо, беря залог по коносаменту. В силу этого покупатель

может финансировать или платить закупочную цену с помощью аккредитива или документально подтвержденной залоговой операции. Коносаменты являются, таким образом, ценными и необходимыми инструментами международной торговли и финансирования.

33. Это и есть третья характеристика коносамента, которая сделала его таким полезным в международной торговле инструментом, но которая также традиционно являлась элементом, вызывавшим самые большие трудности. Проблемы возникали в силу того, что современная транспортная технология обусловила ускоренное поступление товаров в порт назначения, но не ускорила поступления сопроводительных документов⁷. Таким образом, чтобы сделать возможной поставку товаров, оригиналы коносаментов должны рассылаться почтой по всему миру, что ставит вопрос о связанных с этим расходах и мерах безопасности. Если в порту доставки не представляется оригинал коносамента, то обычно под стоимость груза выдаются "гарантийные письма" с вытекающими из этого последующими расходами. Такая практика серьезно подрывает ценность коносаментов как оборотных товарораспорядительных документов и коносаментной системы в целом. Другая серьезная проблема заключается в том, что "бумажные коносаменты являются серьезным объектом мошенничества при морских перевозках. Весь коносамент может быть подменен, подпись может быть подделана, количество грузов может быть изменено, а грузоотправитель может мошенническим путем продать одни и те же товары дважды или трижды различным покупателям"⁸.

34. Трудности, сопряженные с нынешним использованием коносаментов, породили спрос на необоротные морские накладные, которые теперь широко используются многими крупными компаниями, такими, как компании Балтийского моря и Северной Атлантики. Однако понятно, что оборотные коносаменты по-прежнему используются многими перевозчиками развивающихся стран даже при операциях, где в оборотном документе нет необходимости. Хотя морские накладные выполняют роль квитанции о получении товаров и подтверждения контракта на перевозку, они не являются грузораспорядительными документами и не обязательно должны представляться перевозчику в порту доставки до того, как товары смогут быть разблокированы. Право грузополучателя требовать поставки зависит только от подтверждения его личности.

⁷ См. A.N. Yiannopoulos, "General Report", in A.N. Yiannopoulos (ed.), *"Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes and EDI Systems"*, The Hague International Academy of Comparative Law (Kluwer Law International, The Hague, 1995), paragraphs 3-54, p. 17.

⁸ Yiannopoulos, op. cit., p. 19. См. также В. Kozolchyk, "Evolution and present state of the ocean bill of lading from a banking law perspective", 23 *Journal of Maritime Law and Commerce* 161 (1992), p. 216.

Проблем, связанных с поздним поступлением коносамента, не возникает.

В действительности использование морских накладных означает, что сроки и расходы, связанные с выпиской и обработкой документов, намного сокращаются, а риск мошенничества значительно снижается. Что касается других видов транспорта, то вопрос об обрабатываемости не встает, поскольку обычно используются необоротные транспортные документы, такие, как "накладные".

В. Правовые вопросы

35. В соответствии с достигнутой на проведенном ЮНКТАД Совещании экспертов по укреплению потенциала в области электронной торговли: правовые и нормативные аспекты, - действующие законы и положения в целом распространяются на электронную среду. Однако, поскольку они были в основном разработаны до появления электронных систем, они могут создавать неопределенность в том, что касается их правового воздействия, и могут нуждаться в адаптации или дополнении с учетом новых ныне используемых носителей информации⁹.

36. Правовые вопросы, которые, как выяснено рядом исследований¹⁰, создают правовые барьеры на пути развития электронной торговли, относятся также и к транспорту. Документ, подготовленный секретариатом ЮНКТАД, рассматривает множество правовых вопросов, встающих при использовании разработанных для бумажных документов правил и положений, таких, как требования представления документа "в письменной форме", "подписи" или "оригинала", доказательной ценности электронного сообщения, обрабатываемости и товарораспорядительных документов, действительности и составления контракта¹¹. Эти вопросы были рассмотрены типовым законом ЮНСИТРАЛ об

⁹ См. документ TD/B/COM.3/EM.8/3 от 11 августа 1999 года, пункты 3, 4 и 5.

¹⁰ См. документ ООН/ЕЭК "Legal aspects of Trade data interchange: Review of Definitions of 'writing', 'signature' and 'document' employed in multilateral conventions and agreements relating to international trade", TRADE/WP.4/R.1096, за июль 1994 года. См. также доклад ЮНСИТРАЛ "Юридическая ценность записей ЭВМ", A/CN.9/265, за февраль 1985 года.

¹¹ См. "Электронная торговля: правовые аспекты", UNCTAD/SDTE/BFB/1, глава II.

электронной торговле, который призван служить ориентиром для национальных законодателей в деле устранения правовых барьеров на пути электронной торговли¹².

i) Транспортные конвенции

37. Существуют законы, регулирующие ряд операций, таких, как транспортные, которые требуют письменного и подписанного бумажного документа для признания действительности операции. Подобные обязательства могут также вытекать из международных конвенций, применимых к международной торговле и транспорту.

38. Первые международные конвенции, применимые к транспорту, основывались на абсолютном предположении, что "документы", на которые распространяется действие конвенций, такие, как коносамент, накладная на авиаперевозки или транспортная накладная, должны исполняться на бумаге. Конвенция 1924 года об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Гаагские правила), и протокол 1968 года с поправками к этой Конвенции (Гаагские/Висбийские правила) применяются только в случае, если был выдан "коносамент или аналогичный товарораспорядительный документ". Содержащиеся в этих документах требования, чтобы коносамент "выдавался" и "вручался" и чтобы определенная информация "отмечалась" или "включалась" в коносамент, обуславливают наличие бумажного документа¹³.

39. Конвенция Организации Объединенных наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила), с другой стороны, распространяется на "контракты на перевозку" в противоположность "коносаменту или аналогичному товарораспорядительному документу" и позволяет ставить подпись с помощью электронных средств (статья 14). Однако большая часть положений Конвенции связана с коносаменами, определение которых дается (статья 7) с использованием терминологии, используемой при определении обычного оборотного коносамента. Кроме того, Конвенция не дает определения термина "документ", который появляется в ряде ее положений.

40. Конвенция 1956 года о договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) гласит, что транспортная накладная "составляется в трех оригинальных экземплярах, подписанных отправителем и транспортером... Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз, а третий сохраняется транспортером" (статья 1). Варшавская конвенция 1929 года о воздушных перевозках и

¹² Более подробно типовой закон обсуждается в документе UNCTAD/SDTE/BFB/1.

¹³ См., например, статьи 3 (3) и (7) и 4 (5) Гаагско-Висбийских правил.

Гаагский протокол 1955 года содержат аналогичные положения¹⁴. Международная конвенция 1980 года о перевозке грузов по железным дорогам (МГК) содержит формальное требование использовать обычную транспортную накладную при заключении контракта согласно Конвенции (статья 11). Хотя конвенции о воздушных и железнодорожных перевозках в 1999 году¹⁵ были пересмотрены и стали допускать использование электронных сообщений вместо обычных транспортных документов, пересмотра Конвенции КДПГ не предвидится.

41. Неспособность выполнить требования о подготовке транспортного документа согласно этим конвенциям может привести к серьезным последствиям. Если речь идет о конвенциях, подобных Гаагской и Гаагско/Висбийским правилам, распространяющихся на документы, это ведет к тому, что Конвенция в силу закона становится неприменимой, причем утрачивается право пользоваться такими преимуществами Конвенции, как ограничение ответственности и доказательная ценность документа. Что касается конвенций, применимых к контрактам, таких, как КДПГ и Гамбургские правила, это означало бы, что, хотя Конвенция и распространялась бы на транспортный контракт, отсутствие предусмотренного транспортного документа делало бы соответствующие положения о документации неприменимыми.

42. При обсуждении своей будущей работы Рабочая группа ЮНСИТРАЛ по электронной торговле отметила, что "во многих юрисдикциях договорные обязательства имеют приоритет перед внутренним законодательством. В случаях, когда международный договор создает препятствия для использования электронных средств связи, такие препятствия могут устраняться только другим международным договором того же уровня". Поэтому Группа согласилась рекомендовать Комиссии ЮНСИТРАЛ провести работу по подготовке Международной конвенции об устранении правовых барьеров, которые могут создаваться международными правовыми инструментами о торговле¹⁶.

ii) Коносаменты - электронные альтернативы

43. Как говорилось ранее, именно характеристика коносамента как товарораспорядительного документа создает наибольшие трудности и, видимо, будет

¹⁴ См. статьи 5 (1) и 6 (2).

¹⁵ См. Монреальскую конвенцию 1999 года о воздушных перевозках, статья 4 (2) и МГК 1999 года о перевозке грузов по железным дорогам, статья 6 (9).

¹⁶ См. доклад Рабочей группы на ее тридцать восьмой сессии, A/CN.4/484, апрель 2001 года, пункты 81-86.

оставаться таковой при попытках создать его электронную альтернативу. Так, возникающий в связи с этим вопрос заключается в том, возможно ли, чтобы обычные коносаменты обладали свойственными им функциями в электронной среде.

44. Первые две характеристики коносамента, в частности его функция квитанции и доказательного подтверждения контракта, не должны создавать особых правовых проблем. Правовые вопросы, возникающие в связи с этим, свойственны и другим транспортным документам. Остается неясным, признает ли закон действительность электронных подписей и мер по установлению подлинности и разрешает ли закон электронное включение условий контракта на перевозку путем ссылки. Ценность бумажного документа как квитанции и доказательного подтверждения контракта в основном зависит от подлинности и целостности подписи на нем. Несомненно, что механизмы электронной аутентификации, такие, как цифровые подписи, могут достичь большей аутентичности в силу уникальности используемого алгоритмического метода. Цифровые подписи и методы шифрования применяются для обеспечения целостности, аутентичности и конфиденциальности электронных сообщений. Однако вопрос о правовой действительности подобных подписей не снимается.

45. Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле¹⁷ использован рядом государств для устранения правовых барьеров, в том числе требований "письменной формы", "подлинника" или "подписей", для признания доказательной силы сообщений, содержащих данные, и для создания возможности включения условий договора путем ссылки¹⁸.

46. Именно уникальная характеристика коносамента как товарораспорядительного документа представляет наибольшую трудность при ведении электронной торговли. Согласно действующим национальным и международным законам, юридические права привязаны к физическому обладанию бумажным документом. Обладание обычным бумажным коносаментом равнозначно конструктивному владению товарами, и право на поставку товаров основано на физическом обладании подлинником документа.

¹⁷ Рабочая группа ЮНСИТРАЛ по электронной торговле в марте 2001 года завершила работу над проектом типового закона об электронных подписях, окончательный вариант которого утвержден Комиссией ЮНСИТРАЛ в июле и будет представлен государствам, готовым ввести в действие соответствующее законодательство. См. также Директиву Европейской комиссии по электронным подписям 1999/93/ЕС от 13 декабря 1999 года.

¹⁸ См. статьи 5-9 Типового закона.

47. Так, некоторые специалисты по этому вопросу считают, что, согласно действующим правовым режимам, электронный коносамент не является "оборотным товарораспорядительным документом" и что "весьма сомнительно, может ли электронный коносамент использоваться для передачи прав на распоряжение товарами"¹⁹. Был дан также и такой комментарий: "При нынешнем состоянии законодательства обращаемость нельзя рассматривать в отрыве от физического обладания оригиналом бумажного документа"²⁰. Кроме того, в "юрисдикциях, где физическая индосация и выдача товарораспорядительного документа необходимы для передачи права владения товарами, небумажные операции будут неэффективны"²¹. Отмечалось также, что, "как правило создание оборотных товарораспорядительных документов является прерогативой исключительно статутного права"²². Эти комментарии проливают свет на необходимость законодательной реформы, позволяющей придать товарораспорядительную функцию коносаменту в электронной среде.

48. В то же время контрактные решения проблемы могли бы быть найдены, по-видимому, на пути разработки систем, с помощью которых права на товары могли бы передаваться посредством электронных сообщений. Считается, что, "используя регистровую систему (либо центральный регистр, либо регистр одной стороны), любой оборотный документ можно продублировать в электронной форме"²³. Поэтому регистр может упорядочить процесс переуступки прав на товары или ведения переговоров от имени сторон на основе контрактных положений, связывающих пользователей.

49. Так, «в бумажном мире "ключом" является оборотный коносамент, выданный перевозчиком. В электронном мире "ключом" является владение единственным в своем роде электронным сообщением, созданным перевозчиком»²⁴. Единообразный закон

¹⁹ См. W.H. Van Boom, "Certain legal aspects of electronic bills of lading", *European Transport Law*, vol. XXXII, no. 1, 1997, pp. 9-24, at p. 16.

²⁰ К. Bernauw, "Current developments concerning the form of bills of lading, Belgium", in Yiannopoulos, *op. cit.*, p. 115.

²¹ Yiannopoulos, *op. cit.*, p. 38.

²² Kozolchyk, *op. cit.*, at p. 240.

²³ См. J.F. Chandler, "Maritime electronic commerce update", документ, представленный на семинаре ЮНСИТРАЛ/КАП, Нью-Йорк, февраль 2000 года, стр. 22 англ. текста.

²⁴ См. P. Mallon and A. Tomlinson, "Bolero: electronic 'bill of lading' and electronic contracts of sale", 1998, *International Trade Law Quarterly*, at p. 263.

Соединенных Штатов 1999 года об электронных операциях, включающий положения об электронных эквивалентах оборотных документов (раздел 16), вводит концепцию "контроля" за электронной записью как замены обладания, индосации или выдачи оборотного товарораспределительного документа.

50. Во второй части Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронной торговле, посвященной перевозке товаров (статьи 16 и 17), изложены общие принципы передачи прав и обязательств путем использования электронных сообщений²⁵. Хотя положения первой части Типового закона, касающиеся электронной торговли в целом, были широко приняты государствами, статьи 16 и 17 получили весьма ограниченную поддержку. Так, в докладе секретариата²⁶ Рабочей группе предлагается рассмотреть желательность подготовки более детально проработанного перечня правил для осуществления общих принципов, изложенных в Типовом законе. Предлагается сосредоточиться на решении проблем, связанных с функционированием систем электронных регистров, позволяющих осуществлять переуступку собственности и других прав электронными средствами, и сделать это путем подготовки перечня правил для поддержки таких регистров. Однако Рабочая группа пришла к выводу, что необходимо более глубоко изучить вопрос, чтобы иметь возможность более точно определить масштабы будущей работы в этой области²⁷. Так, при отсутствии единообразных правовых рамок получают развитие добровольные системы (см. ниже пункты 52-62), которые воспроизводят функции обычных коносаментов и опираются на контрактные правила, распространяющиеся на стороны.

С. Попытки облегчить разработку электронных транспортных документов

1. Контрактные подходы

а. Регистр морских документов

51. Первая попытка упростить работу с коносаментом была предпринята в 1986 году банком "Чейз Манхэттен" и Международной ассоциацией независимых владельцев танкеров (Интертанко), предложившими создать регистр морских документов. Он должен был выполнять роль депозитария и центрального регистра подлинников бумажных коносаментов, положив конец их свободному обращению. Любой индоссамент

²⁵ См. пункты 63-64.

²⁶ A/CN.9/WG.IV/WP.90, декабрь 2000 года, пункт 105.

²⁷ См. доклад Рабочей группы по электронной торговле на ее тридцать восьмой сессии, A/CN.9/484, пункт 93.

коносамента, отражающий его обращаемость, производился бы электронными средствами через Регистр, выступающий для сторон в качестве агента. Менее чем через год о проекте забыли. Предположительно, неудача объясняется нерешенностью вопросов стоимости, страхования, ответственности и конфиденциальности информации.

b. Правила ММК для электронных коносаментов, 1990 год

52. Правила ММК нацелены на разработку контрактного механизма замены обычного бумажного коносамента его электронным вариантом путем воспроизведения функций коносамента в электронной среде. Правила ММК не имеют силы закона и применяются только в случае согласия сторон (Правило 1). Основной характеристикой Правил ММК является создание электронного коносамента перевозчиком, который выступает в качестве депозитария или центрального регистра при переуступках. Любой индоссамент/переуступка коносамента происходит путем использования секретного кода и того, что называется "частным ключом"²⁸. "Частный ключ" имеется только у его владельца и не подлежит передаче (Правило 8). Обладание им, как считается, ставит владельца в такое же положение, что и обладание бумажным коносаментом. Так, владелец "частного ключа" является единственной стороной, которая может требовать поставки товаров, назначать грузополучателя или заменять назначенного грузополучателя любой другой стороной или передавать право контроля и передачи другой стороне.

53. С чисто правовой точки зрения были высказаны серьезные сомнения относительно того, равнозначен ли частный ключ бумажному коносаменту²⁹. Далее правила гласят, что электронная переуступка "столь же эффективна, как переуступка подобных прав с помощью бумажного коносамента" (Правило 7 d)). "Трудность, которая связана с этим положением, заключается в том, что от обязательных правовых норм нельзя отказаться путем простого соглашения между сторонами"³⁰.

54. Проблемы, которые могут возникнуть в результате того, что ряд национальных законов требует, чтобы контракт о перевозке составлялся в письменной форме, снимаются утверждением о том, что электронная запись или компьютерная распечатка будут достаточны для удовлетворения этого требования. Предполагается, что, выражая

²⁸ "Частный ключ" представляет собой любую технически приемлемую форму, такую, как комбинация цифр и/или букв, которую стороны согласны принять, чтобы обеспечить аутентичность и целостность передачи. См. правило 2 f).

²⁹ См. Kozolchuk, *op. cit.*, p. 239.

³⁰ См. Yiannopoulos, *op. cit.*, p. 38.

готовность принять Правила ММК, стороны соглашаются не возражать против того, что контракт составлен не в письменной форме (Правило 11). Однако правовые последствия и действительность таких положений будут зависеть от применяемого закона.

55. Правила ММК не получили широкой поддержки в отрасли. Их критиковали за то, что они возлагают на перевозчика чрезмерную ответственность (обусловленную его вовлеченностью в процесс составления коносамента), за неспособность решить вопрос о распределении ответственности за сбой в системе и за отсутствие конкретной системы безопасности³¹.

с. Проект "Болеро"

56. Система "Болеро" предусматривает механизм для обмена торговой документацией, включая переуступку прав держателем коносамента новому держателю с воспроизведением функций привычного бумажного коносамента в электронной среде. Она начала действовать в сентябре 1999 года, и ее услуги доступны только членам по подписке. Все члены системы "Болеро" ведут друг с другом торговые операции, придерживаясь правовых рамок Регламента, обязательных на них. Она представляет из себя многосторонний контракт между всеми пользователями системы "Болеро" и регулируется английским правом.

57. Переуступка прав и собственности на коносамент системы "Болеро" осуществляется с помощью отдельного Титульного регистра, управляемого "Болеро". В коносаменте системы "Болеро", составляемом перевозчиком с помощью электронных посланий, будет оговариваться, является ли он оборотным (электронным эквивалентом коносамента "на предъявителя") или нет, и будет содержаться информация для Регистра о том, кто должен считаться "держателем" коносамента системы "Болеро", т.е. лицом, которое первоначально должно контролировать его. Переуступка контроля происходит в момент, когда держатель дает Регистру электронное указание, используя свою цифровую подпись, и Регистр, действуя по этому указанию, аннулирует права контроля первого держателя (продавца) и переуступает их следующему держателю (покупателю). Поскольку данный процесс не распространяется ни на какую функцию, традиционно признаваемую торговыми обычаями или любым правовым режимом, регулирующим переуступку бумажного коносамента, Регламенту удастся добиться той же цели путем соглашения или

³¹ См. Kozolchuk, *op. cit.*, p. 237-240. Более подробную информацию о Правилах ММК см. в документе "Электронная торговля: правовые аспекты", UNCTAD/SDTE/BFB/1, пункты 38-46.

использования концепций английского права, в которых речь идет о новации и передаче аренды вместе с собственностью.

58. Система позволяет пользователям также "переходить на бумажную форму" (Правило 3.7), например, в случаях, когда товары продаются стороне, не являющейся членом системы "Болеро". В таком случае коносамент системы "Болеро" переводится титульным регистром в "конечный статус" и перевозчик выдает бумажный коносамент, включающий указание о том, что в оригинале он был коносаментом системы "Болеро".

59. Риски, сопряженные с использованием электронных транспортных документов, в настоящее время оценить трудно. Согласно системе "Болеро" максимальная ответственность системы "Болеро" ограничена 100 000 долл. за инцидент. Члены Международной группы клубов по вопросам защиты и возмещения, хотя и поддерживают цели системы "Болеро", включили в свои Правила положение об индосации торговых сделок, заключаемых не в бумажной форме, что выводит за пределы нормальной защиты и покрытия случаи ответственности за покрытие, возникающие в результате электронных торговых операций, если не удастся показать, что ответственность наступила бы в любом случае, даже при использовании бумажного документа. Чтобы помочь тем членам, которые хотят пользоваться системой "Болеро", Международная группа предусмотрела отдельное покрытие таких рисков на сумму до 50 млн. долл. США за каждый случай или происшествие³².

60. Система "Болеро" явно превосходит осуществление торговых операций на бумаге в том, что касается скорости и безопасности. Риски и неопределенность могут быть не столь значительны до тех пор, пока операции осуществляются между теми, кто является членом системы "Болеро" и связан ее Регламентом. Ситуация может измениться, когда необходимо взаимодействовать с третьими сторонами или когда груз продается стороне, не входящей в систему "Болеро", и вступает в силу процедура "перехода на бумажную форму".

d. Система безопасной оплаты и управления торговлей "@GlobalTrade"

61. Система безопасной оплаты и управления торговлей "@GlobalTrade" была создана CCEWeb Corp., Канада. Экспериментальный образец системы работает с апреля по август 2001 года, а осенью 2001 года будет запущен ее коммерческий вариант³³. Система

³² См. циркулярное письмо от 5 октября 1999 года, разосланное SKULD.

³³ См. <<http://www.cceweb.com/dmsystem.asp>>

призвана выполнять функции, эквивалентные или аналогичные функциям ряда ключевых, торговых и транспортных документов, в том числе аккредитивов и коносаментов, путем использования электронных сообщений.

62. В рамках системы "@GlobalTrade" электронная морская накладная выписывается перевозчиком и акцептуется продавцом как грузоотправителем. Накладная является квитанцией и контрактом на перевозку, но не товарораспорядительным документом. Тем не менее она может облегчить одновременный обмен контролем над товарами и оплатой между продавцом и покупателем. Этого удастся добиться в результате именованя покупателя в накладной грузополучателем и включения в нее оговорки, что грузоотправитель однозначно отказывается от любого права именовать другую сторону грузополучателем после того, как банк акцептовал накладную в обмен на электронный аккредитив и подтвердил перевозчику факт акцепта³⁴. После получения подтверждения на перевозчика возлагается обязательство следовать любым указаниям грузоотправителя (продавца) и доставлять товары только указанному грузополучателю (покупателю).

II. Статутный подход

Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле

63. Вторая часть Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронной торговле включает общие положения (статьи 16 и 17), посвященные конкретным вопросам, связанным с перевозкой товаров. Они должны применяться к перевозке товаров морем, а также к другим видам перевозок. Статья 16 определяет ряд видов деятельности, к которым должны применяться эти положения. Она включает незавершенный перечень действий, которые, как ожидается, должны производиться при перевозке товаров, таких, как предоставление сведений о марках, номерах, количестве или состоянии товаров, требование доставки, представление заявления об утрате или ущербе, нанесенном товарам, переуступка или передача прав на товары и приобретение или переуступка прав и обязательств по контракту. Статья 17 дает определение функционального эквивалента бумажному документу в связи с производством действий, перечисленных в статье 16, и переуступкой прав и обязательств путем направления сообщений с данными.

64. Типовым законом делается попытка ввести функциональный эквивалент переуступки прав и права на имущество в электронной среде при условии, что будет использоваться надежный метод обеспечения неповторимости сообщения, которое будет браться за основу при поставке товаров. Однако не дается никаких указаний

³⁴ См. "Watch out bolero - here's @globaltrade", *e-commerce*, vol.1 issue 6, October/November 2000, p. 14.

относительно того, какой метод подлежит использованию для достижения уникальности или неповторимости в электронной среде. В отличие от первой части Типового закона, которая была использована многими государствами при принятии законодательства, статьи 16 и 17 не получили широкой поддержки от национальных законодателей. Однако эффективность этих положений может быть поставлена под вопрос в случае обхода правовых требований, вытекающих из обязательных международных конвенций в ряде юрисдикций. Так, как говорилось ранее, в связи с этим в рамках ЮНСИТРАЛ предлагается более подробно проработать этот вопрос (см. пункт 50).

ПРОДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД

65. Обзор правовых и документационных вопросов показал, что международная торговля и транспорт получили бы значительные преимущества, воспользовавшись возможностями, предоставляемыми электронной торговлей. Время и расходы, идущие на обработку многочисленных документов, время, теряемое в ожидании поступления коносаментов в порт доставки, и расходы и ответственность, связанные с поставкой товаров без представления оригинала коносаментов, или поставка по "гарантийным письмам" иллюстрируют ряд проблем, которых можно избежать, осуществляя операцию в электронной среде. Это особенно важно для развивающихся стран, которые хотят поставлять свое сырье и товары на мировой рынок "своевременно". Однако отмечается, что торговые операции, при которых оборотный коносамент остается главным инструментом при транспортировке, особенно касаются развивающихся стран. Такие грузы, как рис, сахар и кофе, обычно продаются "в плаву" точно так же, как нефть и нефтепродукты. Поэтому чрезвычайно важно, чтобы развивающиеся страны участвовали в развитии электронной торговли, особенно в морском секторе.

66. Помимо общей правовой неопределенности, связанной с использованием электронных средств связи в международной торговле, транспортный сектор стоит перед необходимостью решения конкретной задачи - замены оборотного коносаментов его электронной альтернативой. Ряд национальных правительств уже ввели в действие или находятся на стадии подготовки законодательства, призванного устранить общую правовую неопределенность, обусловленную требованиями о предоставлении документов в бумажной форме. Продолжаются международные усилия по разработке необходимых правил и руководств. Рабочая группа ЮНСИТРАЛ предложила подготовить международную конвенцию по устранению правовых барьеров, обусловленных требованиями существующих международных конвенций³⁵. ЮНСИТРАЛ предлагает также расширить общие положения статей 16 и 17 Типового закона и вести дальнейшую работу по подготовке более подробного перечня правил, которые облегчат электронную переуступку прав и прав владения товарами, прибегая к использованию электронных регистров.

³⁵ Любая будущая конвенция, касающаяся перевозки товаров, также будет нуждаться в адаптации к реалиям электронной торговли. См. проект рамочного договора ММК о перевозке товаров морем, который будет представлен на рассмотрение ЮНСИТРАЛ: *СМІ Yearbook 2000, Singapore 1, Documents for the Conference*, pp. 112-175.

67. Таким образом, хотя появляются законодательные инициативы, опыт показал, что пройдет немало лет до тех пор, когда правовые рамки увидят свет в завершенном виде. Пока же для выполнения функций привычных коносаментов разработаны и разрабатываются контрактные системы, опирающиеся на добровольные правила, распространяющиеся на стороны. Подобные системы используют регистровую систему, как в случае с системой "Болеро", для переуступки прав и прав собственности на товары между членами или, как в случае с системой "@GlobalTrade", для выполнения этих функций альтернативно адаптируется система морских накладных. Как упоминалось выше, более широкое использование необоротных морских накладных серьезно облегчило бы переход к электронной торговле. Возможность адаптировать применение накладных к электронной торговле, действительно, необходимо изучить подробнее.

68. Совещание экспертов может изъявить желание рассмотреть, среди прочего, следующие вопросы, связанные с экономическим и оперативным воздействием электронной торговли на международные транспортные услуги:

- будущая роль национальных поставщиков транспортных услуг в электронной торговле; шаги, которые правительства могли бы предпринять для стимулирования их участия в предоставлении этих услуг; возможность налаживания международных партнерских связей;
- способность портов развивающихся стран связать между собой информационные системы крупнейших международных компаний грузоотправителей; стратегия развития информационных систем портового сообщества;
- воздействие электронной торговли и ИКТ, используемых поставщиками транспортных услуг развивающихся стран, на стоимость операций;
- основные барьеры, которые предстоит преодолеть профессионалам, налаживая предоставление транспортных услуг через Интернет; шаги, которые могли бы предпринять правительства с целью оказания помощи представителям отрасли в повышении их конкурентоспособности;
- меры, которые предстоит принять для передачи ноу-хау государственным должностным лицам, грузоотправителям и поставщикам транспортных услуг.

Что касается правового и документационного аспектов, то эксперты могут изъявить желание рассмотреть, среди прочего, следующие вопросы:

- законодательные меры, которые национальным правительствам и международным организациям может понадобиться принять для стимулирования применения средств электронной связи на международном транспорте;
- контрактные меры и документационная практика, которых стороны торговой сделки могут придерживаться для преодоления/сведения к минимуму правовых препятствий, связанных с требованиями, выдвигаемыми при использовании бумажных документов;
- насколько применение необоротных документов, таких, как морская накладная, может облегчить морскую электронную торговлю;
- контрактные меры, необходимые для выполнения функций обычного бумажного коносамента в электронной среде, в том числе регистровые системы и порядок использования морской накладной;
- возможность адаптации морской накладной к требованиям электронной торговли путем подготовки добровольных правил.
