

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ТА ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ ЕЛЕКТРОННОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ В ТОРГОВЕЛЬНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ

LEGAL ASPECTS AND PRACTICES OF ELECTRONIC DOCUMENTATION IN MERCHANT SHIPPING

Доценко А.І., студент VI курсу

*Навчально-науковий інститут морського права і менеджменту
Національного університету «Одеська морська академія»*

Костиря О.В., к.ю.н.,
доцент кафедри морського права

Національний університет «Одеська морська академія»

У статті розглядаються роль та вплив нормативної бази електронних документів у сфері торговельного мореплавства на виробничі процеси, а також особливості та перспективи розвитку й застосування у судноплаванні. Питання електронних документів у сфері торговельного мореплавства врегульовано нормами м'якого права, серед яких Правила Міжнародного морського комітету для електронних коносаментів (1990 р.), Типовий закон Комісії ООН з права міжнародної торгівлі про електронну торгівлю (1996 р.), Типовий закон Комісії ООН з права міжнародної торгівлі про електронні підписи (2001 р.), Конвенція ООН про використання електронних повідомлень у міжнародних договорах (2005 р.), Роттердамські правила (2008 р.), Типовий закон Комісії ООН з права міжнародної торгівлі про електронні передавальні записи (2017 р.).

Типовий закон про електронну торгівлю 1996 р. має рекомендаційний характер, але застосовується у 71 країні. Правова природа Типового закону 1996 р. полягає в тому, що він розроблен Комісією ООН з прав міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ), як модельний нормативний акт, а держави використовують його як основу при розробленні власного законодавства й такі закони прийняті у деяких штатах Канади та США, Австралії, В'єтнамі, Мексиці, ОАЕ, ПАР, Сингапурі та інших державах.

На сьогоднішній день розроблені та діють три електронно-інформаційні платформи для створення та використання електронних товаророзпорядчих документів – це Болеро, essDOCS та e-Title TM.

В Україні діє Інформаційна система портового співтовариства (ІСПС), що об'єднує всіх учасників портового співтовариства в морських портах України. Будь-який учасник може приєднатися до системи шляхом підписання Угоди про інформаційне співробітництво з Адміністрацією морських портів України.

Мета системи ІСПС – мінімізація паперового документообігу при виконанні технологічних операцій в порту, оптимізація технологічних процесів, скорочення часу на кожній з операцій шляхом надання всім учасникам транспортного та вантажного процесу оперативної, коректної та легітимної інформації.

Переваги ІСПС полягають, зокрема, у її ефективності та оперативності, система також забезпечує прозорість звернення суб'єкта до державного органу і результат такого розгляду; завдяки ІСПС йде процес мінімізації людського фактору в процесі оформлення вантажів і транспортних засобів та процес уніфікації подачі документів з використанням одного формату і одного програмного забезпечення.

Ключові слова: коносамент, судноплавання, Типовий закон про електронну торгівлю, Роттердамські правила, Інформаційна система портового співтовариства, Болеро.

The article discusses the role and impact of the regulatory framework for electronic documents in the field of merchant shipping on the production processes, as well as the features and prospects of development and application in the shipping industry. The issues of electronic documents in the field of merchant shipping are regulated by soft law, among which are the Comité Maritime International Rules for Electronic Bills of Lading (1990), the UN Commission on International Trade Law Model Law on Electronic Commerce (1996), the UN Commission on International Trade Law Model Law on Electronic Signatures (2001), the UN Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts (2005), the Rotterdam Rules (2008), the UN Commission on International Trade Law Model Law on Electronic Transferable Records (2017).

The Model Law on Electronic Commerce, 1996 is also a voluntary law, but it has a wider application, with 71 countries. The legal nature of the 1996 Model Law is that it has been developed by the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) as a model instrument and states use it as the basis for their own legislation; some states in Canada and the United States, Australia, Vietnam, Mexico, UAE, South Africa, Singapore and others have adopted it.

To date, three electronic information platforms for the creation and use of electronic documents of title have been developed and are operational: Bolero, essDOCS and e-Title TM.

The Port Community System (PCS) operates in Ukraine, bringing together all members of the port community at Ukrainian seaports. Any participant can join the system by signing an Information Cooperation Agreement with the Ukrainian Sea Ports Authority.

The purpose of the Port Community System is to minimize the paperwork during the technological operations in the port, to optimize technological processes, to reduce the time for each operation by providing all participants of the transport and cargo process with timely, correct and legitimate information.

The advantages of the Port Community System are, among others, its efficiency and promptness, the system also ensures transparency of the entity's application to the state authority and the result of such consideration; thanks to the Port Community System there is a process of minimizing the human factor in the cargo and vehicle clearance process and a process of unification of document submission using one format and one software.

Key words: bill of lading, shipping, Model Law on Electronic Commerce, Rotterdam Rules, Port Community System, Bolero.

Постановка проблеми. Вплив глобальних процесів інформатизації на суспільне життя зумовлює появу нової сфери відносин, предметом якої є електронний обмін інформацією. До цього процесу поступово залучаються органи державної влади, комерційні та некомерційні організації, а також громадяни у своїх офіційних і особистих стосунках.

Реалії сьогодення – безліч нових задач, вирішення яких можливе лише за допомогою впровадження нових

інформаційних технологій. У морських перевезеннях беруть участь багато сторін, включаючи перевізників, дистриб'юторів, вантажні компанії, страховиків, державні установи, термінали та митні органи. Це означає, що необхідно створювати, копіювати та надсилати по всьому світу велику кількість паперових документів, що є затратним як за часом, так і за ресурсами. Навпаки, електронні документи забезпечують оптимізацію технологічних

процесів, скорочення часу на кожній з операцій шляхом надання всім учасникам транспортного та вантажного процесу оперативної, коректної та легітимної інформації без цих витрат.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У своїх працях деякі аспекти правового регулювання та практику застосування електронної документації в торговельному мореплаванні в більшій чи меншій мірі висвітлювали такі автори: Блажівська Н.Є., Мартинюк О.А., Новицький А.М., Покора І.Є., Бергамі Р., Мольман А., Фанчжи Ю. та інші.

Невирішені раніше проблеми. Сьогодні бракує системних досліджень із питання правового регулювання та практики застосування електронної документації в торговельному мореплаванні.

Метою статті є аналіз нормативної бази електронних документів у сфері торговельного мореплавання, визначення їх ролі та впливу на виробничі процеси, а також особливостей та перспектив розвитку й застосування у сфері судноплавання.

Виклад дослідження. Характерною властивістю сфери торговельного мореплавання є наявність особливого виду товарно-розпорядчого транспортного документа – коносаменту, який укладається за уніфікованою формою у документарному вигляді та посвідчує наявність зобов'язань між перевізником і відправником і замінює відповідний договір на перевезення вантажу морем у класичному вигляді.

Сьогодні у морських перевезеннях реальною альтернативою паперовому коносаменту виступає електронний коносамент. Необхідність заміни е-коносаментом класичного варіанту зумовлена очевидною застарілістю процедури оформлення та передачі останнього, що призводить до економічних втрат.

Відповідно до Гамбурзьких правил 1978 р., коносаментом є документ, що підтверджує договір морського перевезення та отримання чи завантаження вантажу перевізником, у відповідності до якого перевізник зобов'язаний здати вантаж в обмін на пред'явлення такого документа [1].

У правилах Інкотермс визначені три важливі функції, які виконує коносамент: доказ поставки товару на борт судна; доказ укладення договору перевезення; засіб передачі прав на товар у дорозі іншій стороні шляхом передачі їй паперового документа або так звана товаророзпорядча функція коносаменту. Для того, щоб е-коносамент міг прийматися замість паперового, перелічені функції мають бути відтворені в електронному форматі.

Численні дослідження свідчать, що якщо перші дві функції досить легко виконуються документом, переведеним у електронний формат, то можливість виконання е-коносаментом функції товаророзпорядчого документа викликає ряд питань технічного і юридичного характеру.

Було чимало спроб привіяти електронні коносаменти до паперових. У версії Інкотермс 1990 р. почала допускатися заміна паперових документів електронними повідомленнями за умови, що сторони домовилися підтримувати зв'язок в електронній формі [2].

Згодом було прийнято низку документів: Правила Міжнародного морського комітету для електронних коносаментів (1990 р.), Типовий закон Комісії Організації Об'єднаних Націй з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ) про електронну торгівлю (1996 р.), Типовий закон з права міжнародної торгівлі ЮНСІТРАЛ про електронні підписи (2001 р.), Конвенція ООН про використання електронних повідомлень у міжнародних договорах (2005 р.), Роттердамські правила (2008 р.), Типовий закон ЮНСІТРАЛ про електронні передавальні записи (2017 р.).

Правила Міжнародного морського комітету для електронних коносаментів були прийняті на засіданні Міжнародного морського комітету (ММК) 29 червня 1990 р. в Парижі. Ці правила мають рекомендаційний характер,

тобто діють лише у разі визнання їх положень державою. У них передбачається, що сторони погоджуються не заявляти заперечень проти того, що договір перевезення або супровідні документи не мають матеріальної форми [3]. Тобто коносамент, що був виданий в електронній формі та за змістом відповідає нормам національного законодавства, автоматично привінюється до письмового (паперового), якщо сторонами погоджено використання Правил 1990 р. Хоча Правила не стали широко застосовуватися на практиці, їх норма «інформація, яка міститься в електронному документі, має таку саму силу, як і паперовий документ» заклала основу обігу е-коносаменту.

Також згідно з Правилами електронних коносаментів ММК, право контролю над товаром і його передачі вимагає володіння особистим кодом, який повідомляється перевізником вантажовідправнику після прийняття товару до перевезення.

Типовий закон про електронну торгівлю 1996 р. теж має рекомендаційний характер, але застосовується ширше – у 71 країні. Правова природа Типового закону 1996 р. полягає в тому, що він був розроблен Комісією ООН з прав міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ), як модельний нормативний акт, а держави використовують його як основу при розробленні власного законодавства й такі закони прийняті у деяких штатах Канади та США, Австралії, В'єтнамі, Мексиці, ОАЕ, ПАР, Сингапурі та інших державах.

Цей акт закріплює принципи права електронної торгівлі, а саме: недискримінації, технологічної нейтральності та функціональної еквівалентності [4].

Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 р., або Роттердамські правила, також включають положення щодо правового статусу е-коносаменту, але вони досі не є чинними, оскільки їх не ратифікувала достатня кількість держав.

Новелою Роттердамських правил є впровадження електронної альтернативи транспортним документам.

Розділ 3 Роттердамських правил під назвою «Транспортні електронні записи» містить статті 8–10, що дозволяють та регулюють використання транспортних електронних записів, які можна назвати функціональними еквівалентами коносаменту як транспортного документа [5].

На сьогоднішній день у світі існує кілька компаній, які розробили електронно-інформаційні платформи для створення та використання електронних товаророзпорядчих документів – Болеро і essDOCS, які були схвалені Міжнародною групою P & I Clubs («International Group») у 2010 році та e-Title TM – схвалена у 2015 році [6, с. 72].

Одним з найбільш успішних проектів створення електронного коносаменту на цей час вважається проект «БОЛЕРО» (BOLERO – Bills of Lading for Europe), широким комерційним запуском якого відбувся в 1999 році. Система представляє собою багатосторонній контракт між усіма її користувачами і регулюється англійським правом.

Система Болеро формує е-коносамент шляхом отримання внесених даних сторін договору в електронний Регістр. Взагалі система включає в себе дві складові частини.

Перша частина – це Звід правил (Bolero Rulebook), суть якого – приєднання користувачів системи до типової загальної угоди. Угода передбачає порядок використання коносаменту Болеро і реалізацію прав та обов'язків, що виникають внаслідок укладення такої угоди.

Друга складова частина – Регістр прав (title registry). Це регістр у вигляді електронної системи, за допомогою якого здійснюється реєстрація прав на конкретні коносаменти [7].

З моменту комерційного запуску у 1999 р. систему Болеро використовують у Великій Британії, Нідерландах, Швеції, Гонконзі, США та інших країнах. Кількість

морських сполучень, які обслуговуються з допомогою системи Болеро, зростає [8].

Система безперечно має ряд переваг, серед яких, зокрема, швидкість та безпечність використання та передачі коносаментів, а також надійний захист інформації. Проте, ці позитивні сторони можуть бути поставлені під сумнів у разі необхідності взаємодії членів системи «БОЛЕРО» з третіми сторонами, або коли вантаж продається стороні, що не входить у систему «Болеро», і набирає чинності процедура «переходу на паперову форму» [9, с. 18.].

До того ж щорічні витрати на членство в «БОЛЕРО», які складають від 12 до 30 тисяч євро залежно від необхідного рівня обслуговування, ймовірно, є однією із причин повільного прийняття цієї системи. Якщо для великих підприємств такі витрати, з огляду на об'єми торгівлі та велику кількість документації, пропонують можливу економію, то для мікро-, малих та середніх підприємств високі членські внески є значною перешкодою для вступу і, можливо, невиправданою частиною витрат [10].

essDOCS надає ті ж послуги електронної документації, що й Bolero, і схожий на останній у багатьох аспектах. Наприклад, користувачі essDOCS повинні спочатку приєднатися до членської асоціації, яка називається Група розвитку essDOCS Databridge, і погодитися з Угодою Databridge Services & Users (DSUA), яка є багатосторонньою угодою, що пов'язує постачальника послуг з усіма користувачами. Більше того, як і Bolero, essDOCS є закритою системою, де лише зареєстровані учасники можуть обмінюватися інформацією та титулами через систему.

Для полегшення фінансових послуг за допомогою електронної документації essDOCS співпрацює з SWIFT для автоматизації подання відповідних транспортних документів.

Відмінності essDOCS від Bolero полягають у тому, що передача титулів за Угодою DSUA регулюється законодавством штату Нью-Йорк і, таким чином, дозволяє essDOCS функціонувати як система токенів для надання виняткового контролю власнику електронних коносаментів [11, с. 179.]

e-Title TM – це найновіша система, схвалена P&I Club, яка представляє собою новий метод створення та обробки електронних коносаментів. Ця система суттєво відрізняється від двох раніше згаданих систем електронного документообігу з точки зору механізму її роботи. e-Title TM не має центральної системи чи бази даних для передачі всіх видів документів від одного користувача до іншого, а скоріше функціонує як агентство авторизації.

З точки зору правової структури слід зазначити, що e-Title TM включає положення «Carriage of Goods by Sea Act 1992 (COGSA) до своєї угоди користувача. Відповідно, користувачі, при приєднанні до e-Title TM, погоджуються, що саме COGSA 1992 буде застосовуватися щодо всіх електронних коносаментів, створених у системі [12, с.118].

e-Title також забезпечує приватну процедуру вирішення спорів між користувачами, що дозволяє уникнути судових розглядів.

Інформаційна система портового співтовариства (надалі – ІСПС) – це система електронної взаємодії, що об'єднує всіх учасників портового співтовариства в морських портах України. ІСПС призначена для інтеграції всіх учасників транспортного і вантажного процесів в порту в єдиний інформаційний простір з можливістю надання та доступу до інформації, використовуюваної в рамках технологічних процесів в порту із застосуванням засобів організаційного та технічного захисту конфіденційної інформації.

Мета системи ІСПС – мінімізація паперового документообігу при виконанні технологічних операцій в порту, оптимізація технологічних процесів, скорочення часу на кожній з операцій шляхом надання всім учасникам транспортного та вантажного процесу оперативної, коректної та легітимної інформації.

Історія впровадження проекту ІСПС в Україні бере свій початок у місті Одесі, де 1 червня 2011 року було проведено міжнародний семінар з даного питання за сприяння Українського національного комітету Міжнародної торгової палати (ICC Ukraine), Національного інституту стратегічних досліджень, Державної митної служби України та за участю представників українського бізнесу.

Виконавчий секретар Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК ООН) Я. Кубіш високо оцінив результати проведення зазначеного семінару і звернувся до прем'єр-міністра України з проханням підтримати ініціативу Українського національного комітету Міжнародної торгової палати (ICC Ukraine) по реалізації в Україні пілотного проекту «Єдине вікно - локальне рішення».

У квітні 2012 року з метою реалізації концепції спрощення, гармонізації, стандартизації та комп'ютеризації процедур міжнародної торгівлі на основі напрацювань Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК ООН) та Всесвітньої митної організації було створене Товариство з обмеженою відповідальністю «ППЛ 33-35». На сьогоднішній день компанія «ППЛ 33-35» є ключовим постачальником рішень в області спрощення процедур торгівлі та реалізації проекту «Єдиного вікна».

Вважаємо за доцільне зазначити, що з кінця 2015 року ІСПС впроваджена і використовується у всіх морських портах України й на сьогоднішній день в саму систему включено понад 1300 організацій різних форм власності, державні контролюючі та правоохоронні органи [13].

Зокрема, у всіх гаванях працює модуль оформлення приходу судна. В Одеському, Чорноморському, Південному і Білгород-Дністровському портах оформлення приходу судна відбувається виключно в електронному вигляді. У всіх інших портах – прихід судна оформляється в паралельному режимі з використанням електронної системи і паперового носія [14, с. 62].

Отже, ІСПС є системою «Єдиного вікна» для електронного документообігу в морських портах як між комерційними учасниками, так і між бізнесом і державою. Ця система вважається найкращим в світі інструментом обігу та зменшення кількості процедур, оскільки вона дозволяє сторонам, які беруть участь у торговельних і транспортних операціях, одноразово представляти стандартизовану інформацію та документи з використанням єдиного пропускового каналу з метою виконання всіх регулюючих вимог, що стосуються імпорту, експорту і транзиту» [15, с. 13].

Висновки. Сучасний світ знаходиться на стадії впровадження та активного використання сучасних інформаційних технологій, які охопили більшість сфер людського життя.

Важливим інструментом правового регулювання дій суб'єктів цивільних правовідносин є електронний правовичин, який відносно нещодавно з'явився у цивільному праві, тому це переважно молодий правовий інститут, який вимагає більш глибокого та якісного дослідження для його правильного застосування.

Сьогодні у морських перевезеннях реальною альтернативою паперовому коносаменту виступає електронний коносамент.

Вирішення завдання електронного документообігу на морському транспорті напряму залежить від розуміння правових особливостей морських транспортних документів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі правила): Конвенція ООН від 31.03.1978. ВР України. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU78K02U> (дата звернення: 25.08.2022).
2. Інкотермс. Офіційні правила тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати (редакція 2000 р.) : введені в дію з 01.01.2000. ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/988_007#Text (дата звернення: 25.08.2022).
3. Rules for Electronic Bills of Lading. CMI. 1990. URL: <https://comitemaritime.org/work/rules-for-electronic-billing-of-lading/> (дата звернення: 25.08.2022).
4. UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce with Guide to Enactment (1996) with additional article 5 bis as adopted in 1998. UNCITRAL. 1998. URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/19-04970_ebook.pdf (дата звернення: 25.08.2022).
5. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the «Rotterdam Rules»). New York, 2008. URL: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf> (дата звернення: 25.08.2022).
6. Кужко О. С. Коносамент як правова підстава для видачі вантажу за договором перевезення вантажу морським транспортом в сучасних умовах. *Науково-практичне правове видання «Національний юридичний журнал: теорія та практика»*, 2015. № 2. Т. 2. С. 70-73.
7. Electronic Bills of Lading (eBL). Bolero. URL: <http://www.bolero.net/home/electronic-bills-lading/> (дата звернення: 27.08.2022).
8. Manaadiar H. Electronic bill of lading – are your country ready for it? Shipping and Freight Resource. 2019. URL: <https://www.shippingandfreightresource.com/electronic-bill-of-lading/> (дата звернення: 25.10.2021).
9. Report by the UNCTAD secretariat: Electronic commerce and international transport services. № TD/B/COM.3/EM.12/2. 21 p. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdbcom3em12d2_en.pdf (дата звернення: 06.09.2022).
10. Bergami R. The Rotterdam Rules and Negotiable Electronic Transport Documents in Letter of Credit Business In: Proceedings of knowledge management : theory, resource & practice, Kuala Terengganu, Malaysia : 25–27 May 2010. Faculty of Information Technology, Universiti Utara Malaysia, Kedah Darul Aman, Malaysia, p. 258.
11. Møllmann, Anders, Delivery of goods under bills of lading. Routledge, 2016. 216 p.
12. Fangzhi Yuan. Digitalization of Maritime Transport Documents : a study of the interplay of public rules and private norms amid social changes. Bremen, 2019. 117 p.
13. Сайт ДП «Адміністрація морських портів України». Інформаційну систему портового співтовариства впроваджено в усіх морських портах України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini/novini-ampu/11677-informatsionnaya-sistema-portovogo-soobshchestva%02vnedrena-vo-vsekh-morskikh-portakh-ukrainy> (дата звернення: 06.09.2022).
14. Мартинюк О. А., Матвеева С. В. Аналіз сучасного стану інноваційного розвитку підприємств водного транспорту України. Електронний науково-практичний журнал Інфраструктура ринку. Випуск 7. Одеса : Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій, 2017. С. 60–66.
15. Рекомендація ЄЕК ООН №33. Центр зі спрощення процедур торгівлі та електронних ділових операцій (СЕФАКТ ООН). Рекомендація та керівні принципи щодо створення механізму "єдиного вікна" для покращення ефективного обміну інформацією між торговими організаціями та державними органами. ООН, Нью-Йорк та Женева, 2005. 46 с. URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352r.pdf (дата звернення: 06.09.2022).