

РАЗВИТИЕ ЭЛЕКТРОННОЙ ТОРГОВЛИ В МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Картышев Д.В.

У статті розглянуто міжнародний досвід застосування електронній торгівлі передовими морськими державами щодо морського перевезення вантажів. А також, ряд заходів щодо спрощенню торгових процедур перевезення вантажів морем на основі застосування комп'ютерних технологій.

Актуальность. Развитие Интернета и рыночные преобразования в Украине оказывали содействие зарождению новой формы организации торговли - электронной, которая открывает принципиально новое стратегическое направление развития сферы товарного обращения. Соответственно нужны глубокие изменения в технологии, организации торговли, механизмах ее функционирования, системе управления. Само управление в сфере электронной торговли на этапе ее становлением является детерминантом, который определяет темпы и масштабы развития электронной торговли, уровень ее организации и конкурентоспособности. Тем не менее систему управления отечественной электронной торговлей теоретически не разработано, она является несовершенной и малоэффективной. Итак, несмотря на значительную Интернет-Аудитории в Украине, развитые компьютерные технологии, интернационализацию торговли масштабы электронной торговли значительно меньше, чем за границей.

Постановка задачи. Участникам торговых операций нужны надежные торговые и транспортные услуги. Расширение присутствия на рынке провайдеров логистических услуг по числу третьих сторон открыло новые возможности для снижения расходов и экономии времени. В то же время, это связано также с новыми трудностями и требованиями к информационно-коммуникационным технологиям (ИКТ). Новые серьезные требования к организации перевозок и упрощению процедур торговли возникают и в связи с усилением мероприятий безопасности. В сфере морских перевозок ИКТ впервые стали применяться довольно давно для создания индивидуальных каналов связи между грузоотправителями и судоходными компаниями. Многие субъекты таких каналов требовали дорогого прямого физического доступа возможного только для наибольших отправителей и перевозчиков. Со временем операторы морских перевозок перешли на индивидуальные системы на базе Интернета. В последнее время морские судоходные компании стали создавать общие электронные коммерческие платформы, такие, как «INTERNATIONAL TRAdE» (INTTRA) [1]. Опыт работы с порталами перевозчиков говорит о том, что такие системы помогают улучшить связь между перевозчиками, грузоотправителями, таможенными органами и комплексными информационными системами портов. Усовершенствование транспортных

операций требует учета многочисленных аспектов, которые касаются, в частности, их надежности, безопасности и экологической чистоты. Поэтому, для перехода на электронную документацию потребуется внести изменения в национальное и международное законодательство. Особое внимание нужно обратить на функции оборотных коносаментов, которые, в числе другого, есть и товарораспорядительными документами и эта конкретная функция, как и раньше, зависит от существования бумажного документа.

Целью статьи является формирование рекомендаций касающихся формирования систем электронной торговли в предприятиях морского транспорта на основе применения компьютерных технологий.

В процессе морской перевозка грузов не все выглядит так гладко, как хотелось бы. Так, в международно-правовых отношениях, связанных с морскими перевозками грузов, существует достаточно количество регулирующих нормативных актов. Одновременно, в мировом судоходстве не существует единства правового регулирования перевозок. Это связано с тем, что морские перевозки грузов регламентируются Гаагским правилами, Гаагским правилами с изменениями, внесенными Правилами Висби, и Гамбургский правилами. Таким образом, на данном этапе, существует три действующих международных документа, а также три группы стран, которые регулируют правовые отношения, связанное с морской перевозкой грузов. Это, в свою очередь, отражается на качестве морских перевозок грузов и на их документальном оформлении. Этим проблема не исчерпывается, так как далеко не всегда существует ясное представление о позициях банков относительно разных транспортных документов. В Украине она, кроме прочего, определяется позицией налоговых и таможенных органов, а эта позиция далеко не всегда однозначная. Поэтому единственно верный путь - имплементировать наиболее целесообразный комплекс международных правовых норм в практику украинского предпринимательства исходя из существующих и признанных в мире банковских правил.

Результаты. Основная идея всех форм расчетов - платеж осуществляется против предъявления обусловленных контрактом документов. Покупатель требует от продавца предъявления банка полного комплекта товарных документов. Основу комплекта создают три вида: транспортный документ, торговый счет-фактура, страховой полис (или страховой сертификат). То, что транспортный документ является основоположной частью указанного комплекта документов, который говорит о его важной роли для лиц, которые принимают участие в расчетах.

В прошлом, так и сегодня банки далеко не всегда соглашаются принимать документы, выданные экспедиторами. Исключение сделано для: коносамента на смешанную перевозку FIATA, утвержденного Международной торговой палатой; транспортного документа, выданного экспедитором, которые действуют в качестве перевозчика или на правах его агента; случая, когда прием документа экспедитора прямо указано клиентом в доверенности банка. Отрицательная позиция банка к документу экспедитора объясняется тем, что ответственность экспедитора всегда ограниченная и не равнозначная ответственности перевозчиков, урегулированной разными международными транспортными конвенциями.

Если теперь от изложения основных позиций банка перейти на уровень их обобщения, то картина обрисовывается следующая. Во-первых, понятие «транспортный документ» имеет широкое содержание. Оно включает в себя транспортные документы, которые действуют на всех видах транспорта. Предположим, транспортный документ с комбинацией этих видов. Во-вторых, наличие слов «отправление», «принятие», «нагрузка» говорит о поддержке банком следующей последовательности действий перевозчика: сначала принять обусловленный предмет транспортировки и только после этого выдавать свой транспортный документ. Реализация этой позиции препятствует появлению в торговом обороте бестоварных транспортных документов. В-третьих, перевозчик выдает транспортный документ на правах лица, которое владеет предметом перевозки на основании транспортного договора. В международном праве таких лиц называют законными (или титульными) владельцами. В-четвертых, не упоминаются оборотные свойства товарораспорядительных документов. Очевидно, банк исходит из того, что оборотные свойства товарораспорядительных документов не являются внутренне присущими транспортному документу свойствами. Они добавляют транспортному документу волей заинтересованных сторон и на основании законодательства места выдачи транспортного документа, если не существует другого решения на уровне международной конвенции (Брюссельская конвенция 1924 г. О коносаменатах выходит из применения коносаменту в качестве товарораспорядительного документа (ст. 1 «б», п. 7 ст. 3)).

Банковскими правилами разрешено представлять как оригинал документы, изготовленные с помощью репрографических, автоматизированных или компьютерных систем или просто под копирку. В принципе признается приемлемость таких документов, если на них есть отметка о том, что они являются оригиналами, и при условии, которое в случае необходимости они могут быть надлежащим образом удостоверены.

Банки не несут никакой ответственности за форму, полноту, точность, подлинность, подделку или юридическое значение транспортных документов, равно как общие и / или частные условия, имеющиеся в документах или дополнительно включенные в них.

Банки также не несут никакой ответственности за описание, количество, вес, качество, кондиционность, упаковку, доставку, ценность или за фактическое наличие указанных в документах товаров, а так же за добросовестность, действия и / или бездеятельность, платежеспособность, выполнение обязательств, коммерческую репутацию грузоотправителя, перевозчиков или страховщиков товаров или всякого другого лица.

Для договоров купли-продажи товара в морской торговле господствующим есть положения, которые право собственности на товар переходит на покупателя лишь в момент передачи ему товарораспорядительного документа или выполнение условия, установленного продавцом. Даже если товар загружен на основании коносамента, выданного на имя покупателя или по его приказу, право собственности не считается что перешли к покупателю к передаче ему коносамента. Исключение составляют торговые операции на условиях FOB и FAS, когда право собственности и, соответственно, риски переходят к фрахтовщику при пересечении грузом перил

(судебного фланца трубопровода) или складирование груза на причале (прохождение наливного груза фланца берегового трубопровода).

Однако на практике выходят не столько из теоретических позиций, сколько из экономического положения продавца и покупателя. Там, где рыночное преимущество у продавца, он стремится сохранить за собой право собственности на товар к его полной оплате. Там, где положение другое, продавец вынужден отказаться от права собственности еще до того, как покупатель получит коносамент или на стадии передачи покупателю товара. В последнем случае выдачу товара покупателю могут связать с документом об индивидуализации товара, с получением документа о хранении товара на складе в порту, с документом о размещении индивидуализированного товара на терминале, со штурманский распиской и др.

В законодательстве Украины право собственности возникает с момента передачи вещей. К передаче вещей приравнивается передача коносамента или другого распорядительного документа на вещи. Риск случайной гибели или порчу продаваемых вещей переходит к приобретателю одновременно с возникновением у него права собственности. Таким образом, действующее в Украине законодательство существенным образом ограничивает практику свободной торговли, которая отрицательным образом сказывается на равные ее развитии.

Указанное выше позволяет сделать утверждение о том, что несостоятельными были и остаются утверждения, будто «... в соответствии с действующим законодательством и международной практикой в морских перевозках только коносамент является документом, который удостоверяет переход права собственности» и это надлежащим образом должны быть имплементировано в практику украинского хозяйствования.

В частности, выдачей штурманский расписки оформляется переход права владения грузом от отправителя до перевозчика - администрации судна. Принятие этого груза перевозчиком, удостоверенный распиской администрации судна на полях грузового ордера, есть не что другое, как согласие перевозчика с предложением отправителя. Юридическим языком такая согласие именуется акцептом.

Перенесение согласованных данных оферты и акцепта в типографский бланк коносамента рассматривается как приведение заключенного договора перевозки груза морем в состояние и форму товарораспорядительного документу, пригодного для перенесения права собственности на груз и для применения к договору морской перевозки груза правил действующих международных конвенций, а в сфере банковских операций - для получения банковского кредита. К завершению приема груза капитан не обязан подписывать коносамент. Подписание и выдача коносаменту - это разные факты. Они не всегда совпадают во времени. Первый из них является односторонним действием перевозчика по скреплению текста уже составленного коносамента, второй - требует участия двух сторон.

Наиболее существенные проблемы применения электронного обмена данными (ЭОД) при этом обусловленные "виртуальным" характером ИКТ, обеспечением безопасности электронной среды и наличием такого же уровня правового признания, как и использование бумажных документов. Например,

одна из таких трудностей связанная с поиском эквивалента уникальной грузораспорядительной функции коносамента для электронной среды. В соответствии с существующим национальным и международным законодательством юридические права основываются на физическом владении бумажным документом, и существующие правовые режимы не обеспечивают надлежащим образом таких же юридических прав относительно электронных эквивалентов.

В этой связи пока не было разработано действенного электронного эквивалента оборотного коносамента для широкого коммерческого использования. Поскольку в случае оборотных транспортных документов сложнее обеспечить успешный переход к электронной среде, в целом нужно признать, что оборотные транспортные документы должны использоваться только в тех случаях, когда действительно существует потребность в оборотных товарораспорядительных документах, например, когда предполагается продажа товаров, которые находятся в дороге, или когда нужно обеспечить индивидуальную безопасность документа. Вместе с тем, это не всегда нужно в современной коммерческой практике.

В этом контексте следует отметить, что были приняты разные международные конвенции с целью создания основы для согласования законов и нормативных положений на глобальном уровне. Ряд государств-членов имплементировали Типичный закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле, который был принят в 1996 году, а также другое законодательство с целью устранения правовых барьеров, таких, как требования относительно "письменной формы», "оригинала" или "подписей", и признают доказательную силу электронных сообщений и допускают включение общих условий договора перевозки с помощью соответствующей ссылки. В 2001 году был принят Типичный закон ЮНСИТРАЛ [2] об электронных подписях, а позднее, в 2005 году, Генеральная Ассамблея приняла Конвенцию Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах с целью создания комплексной правовой базы для контрактных отношений в электронной среде. Со своей стороны ООН разработала набор электронных документов (UNeDocs), которые используются на экспериментальной основе в Объединенном Королевстве и возможность внедрения которых в других странах рассматривается в данное время. Это разрешит создавать торговые документы в формате PDF на основе файлов формата XML и наоборот, и должны привести к замещению бумажного документооборота электронными сообщениями, включая электронные подписи и платежные операции. ЭОД лежит также в основе комплексных систем информации о грузе, которые были разработаны больше трех десятилетий назад в портах и аэропортах для облегчения осуществления транзитных операций в рамках смешанных перевозок. Эти системы разрешают автоматизировать и упростить обмен информацией между рядом участников торговли и перевозок. Для портов были непосредственно разработанные комплексные портовые системы, которые представляют собой компьютеризированные системы для портового хозяйства, которые связывают всех участников транспортной цепочки и основываются на широком использовании ИКТ. Они охватывают все компании, которые пользуются портом, и обеспечивают для всех сторон доступ к информации о

товарах в порту при поддержке потоков информации в пределах порта. Например, пользователи могут автоматически резервировать место возле причала и подтверждать время прихода / отхода, резервировать бункеровка, техническое обслуживание, ремонт и представлять разные сертификаты и другие документы, необходимые для конкретных товаров, судов, экипажей и пассажиров. К примерам таких комплексных портовых систем относятся ПОРТНЕТ в Сингапуре, ИНТИС в Роттердаме, АДЕМАР в Гавр, ПРОТИС в Марселе, ХИТ в Гонконге, ЕОД в Кобе, СЕГХА в Антверпене и ДАКОСИ в Гамбурге [3].

Одновременно, наблюдаются отличия в том, каким образом внедряются комплексные портовые системы. Например, в порту Роттердам эта система была введена портовой администрацией, которая потом делала авансы пользователей и операторов порта к ее применению; с другой стороны, в портах Германии использовался более децентрализованный подход, который обеспечивает внедрение этих систем операторами терминалов или внешними компаниями.

В данное время существуют инициативы для отладки потока информации между комплексными портовыми системами, примером чего является инициаторы «а "Еврогранспортер" в Европе при участии портов Антверпен, Гавр, Роттердам, Гамбург, Бремен / Бремерхафен и Филикстоу. Цель заключается в предоставлении пользователям портов единого интерфейса доступа к компьютерным системам всех шести портов. Еще одним примером является сеть ЕВРОМАР, что связывает комплексные портовые системы средиземноморских портов Марсель, Генуя и Валенсия [4].

Широкое применение получили так же системы наблюдения за грузами и транспортными средствами, которые оказывают содействие повышению безопасности, качества управления рисками и внимания к минимуму возможных потерь. Эти системы призваны обеспечить доставку грузов в пункт назначения в нужном состоянии, которое отвечает интересам как правительств, так и частных компаний, которые стремятся повысить надежность и эффективность международных логистических операций. Возможности наблюдения за грузами, контейнерами и транспортными средствами, включая суда, от места отправления к месту назначения все в большей мере связаны с передачей информации с помощью таких инструментов связи, как глобальные системы местоопределения, устройства радиочастотной идентификации (РЧИ) или считывания штрих-кодов.

Мероприятия по упрощению торговых и транспортных процедур путем применения ЭОД определяются многими факторами, которые могут варьироваться от страны до страны. Основными и наиболее общими факторами являются следующие:

1. Состав и структура собственной внешней торговли, когда, например, страна может считать более приоритетным упрощение процедур экспорта, а не процедур импорта. Например, она может принять решение о создании в первую очередь единого электронного окна для вывоза товаров и услуг и, лишь потом, внедрить такое окно для импорта. Одновременно, в зависимости от уровня использования технологий в разных странах будет варьироваться и приоритетность электронных средств решения соответствующих задач.

2. Уровень развития собственной внешней торговли и ее фрахтовая независимость. Если одни страны являются местом размещения больших поставщиков торговых и транспортных услуг, то другие страны зависят от предоставления этих услуг иностранными компаниями. Приоритет, который предоставляется мероприятиям по упрощению процедур, которые создавали бы преимущества для компаний конкретного типа, будет разным в зависимости от того, или есть страна принимающей стороной для таких компаний, или нет. Таким образом, фактором, который следовало бы учитывать при установлении приоритетов, является мультипликативный эффект или то влияние, которое будет иметь это мероприятие, возможно, не столько на торговлю, сколько на инвестиционную привлекательность и занятость в секторе транспортных услуг.

3. Значительные отличия в национальных приоритетах проявляются тогда, когда язык заходит об упрощении процедур транзитной торговли, в рамках какой страны, которые не имеют выхода к морю, как правило, оказываются в положении потребителей услуг, а прибрежные транзитные соседние страны - в положении их поставщиков. Торговые компании в стране, которая не имеет выхода к морю, вполне естественно будут часто придавать повышенное значение упрощению процедур транзитной торговли, даже в случае международных торговых потоков, которые проходят транзитом через их собственную территорию, в надежде получить от соседних прибрежных стран аналогичный или взаимовыгодный режим торговли.

4. К числу других факторов, которые имеют значение для установления приоритетов, относятся товарная структура торговли страны, наиболее широкоиспользуемый вид транспорта и уровень концентрации внешней торговли страны. Значение товарной структуры торговли, т.е. вида товаров, которые являются объектом торговли, может быть проиллюстрировано на примере нефти и нефтепродуктов. В этом отношении следствием больших объемов завезенной нефти и нефтепродуктов может быть то, что более приоритетное значение будет предоставляться разделению функции пропуска грузов через границу и их таможенной очистки. Что касается способов перевозки, то, в зависимости от используемого вида транспорта, страна может принять решение об упрощении процедур торговли в портах, например, за счет введения процедуры таможенной очистки к прибытию в порт назначения (при морской торговле), скажем на судне при импорте на условиях ФОб, или в пограничных пунктах пропуска, например за счет организации общих пограничных и таможенных операций с соседними странами. И, в конце концов, в зависимости от уровня концентрации торговли, например, результатом ее диверсификации по структуре или торговым партнерам, может быть установления более высоких приоритетов выработки комплексных решений и многосторонних соглашений, в то время как при высокой степени концентрации структуры торговли более приоритетным может быть признано изготовление конкретных решений или двусторонних соглашений. Требования торговых партнеров также могут влиять на выбор приоритетов конкретной страной, например в том случае, если торговые партнеры запрашивают предварительную информацию о мероприятиях обеспечения безопасности.

Вывод. Таким образом, по первой группе факторов Украине необходимо осуществлять упрощение торговых процедур на основе ЭОД в экспорте и морской перевозке контейнеров.

По второй группе факторов - национальным трамповым судоходным компаниям и национальным NVOCC.

По третьей группе факторов - транзиту через морские порты металлопродукции и других высоко тарифных грузов. И, в конце концов, по четвертой группе - нужно установить более высокие приоритеты для двусторонних соглашений в первую очередь с Россией, Казахстаном, Китаем, Кореей, Индией [5].

Такой подход разрешит повысить как транзитный потенциал страны, так и создать условия повышения спроса на морскую перевозку украинским тоннажем, а следовательно и развитие соответствующей сферы деятельности.

Литература

1. Директива 2002/5 8/ЕС относительно защиты персональных данных защиты личных данных в электронном коммуникационном секторе. - Режим доступа: <http://europa.eu.int/eurlex/pri/en/oj/dat/2002/l/201/20120020731en00370047.pdf>.

2. Типовой закон ООН “Про электронную торговлю” (ЮНСИТРАЛ). – режим доступа: <http://www.unictral.org/english/documents/>

3. Перелік дисертаційних досліджень, захищених в Україні з наукової спеціальності «Світове господарство і міжнародні економічні відносини» (08.05.01) протягом 1999-2005 рр. / Укл. Н.О. Дмитрієва // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2006. – №1(24). – С. 124–132.

4. Савинов Ю.А. Современные направления развития международной электронной торговли // Внешнеэкономический бюллетень. – 2004. – №8. – С. 32–41.

5. Котлубай А.М. Липинская А.А. Упрощение организационных процедур в использовании транзитного потенциала Украины. Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2008. – 132 с.

Abstract

D.Kartyshev

Development of electronic trade is in marine transportation of loads

In the article international experience of application the electronic trading in front-rank naval powers is considered in relation to marine transportation of loads. And also, row of measures to on to simplification of procedures of auctions of transportation of loads by a sea on the basis of application of computers technologies.