

- gations for supplies of services and distance sales of goods. OJ L 348, 29.12.2017, p. 7–22. URL: <http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2455/oj>
7. Council Regulation (EU) 2017/2454 of 5 December 2017 amending Regulation (EU) No 904/2010 on administrative cooperation and combating fraud in the field of value added tax OJ L 348, 29.12.2017, p. 1–6. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2454/oj>
8. Council Implementing Regulation (EU) 2017/2459 of 5 December 2017 amending Implementing Regulation (EU) No 282/2011 laying down implementing measures for Directive 2006/112/EC on the common system of value added tax OJ L 348, 29.12.2017, p. 32–33. URL: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2459/oj
9. European Commission Press release. VAT: New details on rules for e-commerce presented, including a new role for online marketplaces in the fight against tax fraud. Brussels, 11 December 2018. URL: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-6732_en.htm

Ключові слова: податок на додану вартість, старатергія єдиного цифрового ринку, транскордонна електронна торгівля, Європейський союз.

Ключевые слова: налог на добавленную стоимость, стратегия единого цифрового рынка, трансграничная электронная торговля, Европейский союз.

Key words: value added tax, a digital single market strategy, cross-border e-commerce, European Union.

ПАШКОВСКАЯ ЛЮДМИЛА ИВАНИНА

Национальный университет «Одесская юридическая академия»,
доцент кафедры морского и таможенного права,
кандидат юридических наук

РЕЕСТР ПЕРЕВОЗЧИКОВ, НЕ ВЛАДЕЮЩИХ ТОННАЖЕМ (NVOCC)

Перевозчик, не владеющий тоннажем (Non Vessel Operating Common Carrier, NVOCC) – это общественный перевозчик, который осуществляет транспортировку грузов в том числе и морским транспортом, но не владеет фактически таковым, выдает домашний коносамент или документ, его заменяющий.

До недавнего времени учет Перевозчиков NVOCC не вели. Поэтому достаточно трудно установить сколько таких перевозчиков вовлечено в мировую логистику и где они зарегистрированы. Известно, что наибольшее количество Перевозчиков NVOCC находятся в США.

Какова функция Перевозчика NVOCC? Перевозчика NVOCC часто называют «перевозчиком для грузоотправителей» и «грузоотправителем для перевозчиков». Что это значит?

Перевозчик NVOCC заключает соглашения о морских перевозках с различными судоходными линиями, действующими во всех направлениях. Затем перевозчик NVOCC создает собственный тариф, на основа-

нии которого он продает услуги по перевозке грузов на этих судоходных линиях своим клиентам. Таким образом перевозчик NVOCC является посредником между грузовладельцем и фактическим перевозчиком.

Деятельность перевозчика NVOCC может включать, но не ограничивается следующим:

- заключение договоров международной перевозки грузов с грузоотправителями в качестве перевозчика;
- получение груза в качестве грузополучателя;
- выдача коносаментов (как правило домашний коносамент) или других транспортных документов;
- взимание платы за фрахт и другие услуги;
- бронирование места и организация перевозки груза с фактическими перевозчиками;
- консолидация и деконсолидация контейнеров на собственной контейнерной станции (Container Freight Station – CFS) или арендованной.

Предпосылки создания реестра. Как было уже сказано выше Перевозчик, не владеющий тоннажем, выдает, как правило, домашний коносамент.

По результатам проверки коносаментов Международное морское бюро (англ. – IMB) установило, что более 95% всех неправильно оформленных коносаментов выданы перевозчиками NVOCC.

ММБ установило, что Перевозчики NVOCC допускают ошибки и неточности в оформлении при выдаче коносаментов, которые затем предоставляются банкам и другим заинтересованным сторонам в торговой и финансовой цепочке. Ошибки и неточности могут быть сделаны как по неосторожности или небрежности, так и с умыслом обмана системы финансирования, путем многократного финансирования, отмывания денег и т.д.

Проблему выдачи некорректных коносаментов ММБ предложило разрешить путем создания Реестра перевозчиков, не владеющих тоннажем (далее – Реестр). Реестр начал свою работу в феврале 2019 года. Перевозчики, занесенные в такой Реестр, должны будут соблюдать Кодекс поведения Международного Морского Бюро и выдавать надлежаще оформленные коносаменты NVOCC. Пока требование о регистрации в Реестре не является обязательным.

Цель Реестра. Основной целью Реестра является усиление борьбы с мошенничеством. Коммерческие банки совместно с ММБ проводят тысячи расследований каждый год в отношении мошеннических коносаментов.

Подозрительными коносаментами являются коносаменты, в которых указаны неверно судно, даты, описание грузов, номера контейнеров или сторон. Такие коносаменты предъявляются банкам с целью мошенничества.

В качестве примера можно привести недавнее расследование Международного морского бюро (International Maritime Bureau). Речь идет о

партии кусковой серы, якобы отгруженной из балтийского порта и направляющейся в Китай. Документы по данной отгрузке полностью соответствовали аккредитиву, однако последующее расследование установило, что указанное судно не только никогда не прибывало в порт погрузки, но и не существовало вообще. Коносаменты сопровождалась другими документами, такими как сертификат инспекции и сертификат происхождения. Сертификат инспекции не был выписан сюрвейерской компанией, известной в регионе, а сертификат происхождения не был выдан местной торговой палатой, как было в них заявлено. Бенефициаром была эстонская компания, зарегистрированная в надлежащем национальном регистре и торговой палате, имеющая правдоподобный сайт в Интернете с указанием контактов. Однако попытки связаться с ней были безуспешны, телефонные звонки переклюкались на персональный голосовой почтовый ящик и оставались без ответа. Хотя в данном случае были представлены комплексные и убедительные поддельные документы, можно было принять простые меры, которые могли защитить покупателя. Даже проверка по самому судну сразу же подтвердила бы, что оно не существует, таким образом делая ничтожным коносамент [3].

Реестр перевозчиков является открытым для просмотра, поэтому банки, являющиеся членами ММБ, теперь могут проверить, подписал ли перевозчик NVOCC, указанный в коносаменте, Кодекс поведения ММБ. Нахождение в Реестре перевозчика NVOCC даст банкам и третьим лицам некоторую гарантию того, что выданные перевозчиком NVOCC коносаменты, будут соответствовать приемлемым стандартам.

Для регистрации перевозчика в NVOCC необходимо заполнить электронную форму. Регистрация в Реестре осуществляется на один год.

Кодекс поведения ММБ. Те перевозчики, которые примут решение зарегистрироваться в Реестре перевозчиков, должны будут дать согласие на выполнение Кодекса поведения ММБ [1]. Кодекс поведения состоит из 12 статей. И основной идеей Кодекса является возложение обязанности на перевозчика выполнять свои обязанности с должным вниманием, соблюдать все национальные законы и другие нормативные акты, относящиеся к выполнению обязанностей; проявлять должную осторожность для защиты от мошенничества.

В случае необходимости ММБ может проверить данные коносамента, выданного перевозчиком NVOCC, путем подачи запроса. Запрос может включать следующие вопросы, но не ограничиваться: дата коносамента, название судна (судов), грузоотправителя, грузополучателя, описание груза в соответствии с указаниями грузоотправителя, номер контейнера, номер пломбы, вся номенклатура опасных грузов, сторона, указанная в качестве перевозчика и, если возможно, фактический перевозчик. Ответственность за правильность и точность всех данных, указанных в коносаменте, лежит на перевозчике NVOCC. Ответственность на правильность оформления коносамента, с учетом правил и норм стран отправления и страны назначения, также ложит-

ся на перевозчика NVOCC, даже в том случае, если коносамент оформляет назначенный таким перевозчиком агент.

Запрос на предоставление данных коносаментов или их подтверждение может подавать ММБ. Кодекс поведения требует, чтобы перевозчик NVOCC незамедлительно в течение одного рабочего дня ответил на такой запрос. Информация, содержащаяся в запросах ММБ и последующих ответах конфиденциальна и не должна передаваться третьим лицам без явного разрешения ММБ.

Если перевозчик NVOCC не предоставит полный и удовлетворительный ответ на запрос ММБ, то ММБ фиксирует «отрицательный инцидент» в деле перевозчика NVOCC и уведомляет об этом такого перевозчика NVOCC. Два негативных инцидента в течение одного периода регистрации могут привести к исключению перевозчика из Реестра. Также ММБ по собственному усмотрению может исключить перевозчика из Реестра за любые дальнейшие нарушения Кодекса поведения в течение года регистрации. Любое решение ММБ об исключении перевозчика из Реестра может быть обжаловано. Для этого необходимо подать заявление в Отдел Международной торговой Палаты по борьбе с коммерческими преступлениями (ICC Commercial Crime Services). Решение по обжалованию исключения перевозчика из Реестра должно быть вынесено в течение 3 месяцев с даты подачи жалобы, и будет окончательным и обязательным. В период рассмотрения жалобы перевозчик временно исключен из Реестра.

Все споры, возникающие из или в связи с положениями Кодекса поведения и не урегулированные в административном порядке, могут рассматривать соответствующие суды Лондона с применением английского права.

Идея создания Реестра не нова. Так, многие Ассоциации экспедиторов, перевозчиков NVOCC, мультимодальных перевозчиков разных стран (Канада, США, Китай, Филиппины и др.) составляют Реестры национальных перевозчиков [2]. Однако Реестр ММБ – это Реестр мирового уровня, что позволит с большей эффективностью бороться с мошенничеством при перевозке грузов морем.

Список использованной литературы:

1. NVOCC code of conduct // <https://www.icc-ccs.org/index.php/nvoccregister/code-of-conduct>
2. Guidelines for Minimum Standards and Codes of Professional Conduct for Freight Forwarders, Non-Vessel Operating Common Carriers and Multimodal Transport // The Guidelines were prepared by the ESCAP secretariat team including Messrs. Tengfei Wang, Economic Affairs Officer and Li Yuwei, Chief (Chapters I through VII and IX), Fedor Kormilitsyn, Economic Affairs Officer (Chapter VIII), Transport Facilitation and Logistics Section, Transport Division, under the guidance of Mr. Dong-Woo Ha, Director of the Division. 2011. – 34 p.

3. Коллюшенко Н.Ф. Мошенничество с применением документарных инструментов // Журнал «Международные банковские операции». № 4-2009.

Ключевые слова: перевозчик, не владеющий тоннажем, перевозчик NVOCC, Реестр перевозчиков NVOCC, предупреждение мошенничества с коносаменами.

Ключові слова: перевізник, який володіє тоннажем, перевізник NVOCC, Реєстр перевізників NVOCC, попередження шахрайства з коносаменами.

Key words: NVOCC carrier, NVOCC Register, warning of bills of lading fraud.

СЕРАФІМОВ ВІТАЛІЙ ВІТАЛІЙОВИЧ

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права,
кандидат юридичних наук, доцент

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПРИЛЕГЛОЇ ЗОНИ УКРАЇНИ

Наприкінці 2018 року в Україні відповідно до Закону від 6 грудня «Про прилеглу зону України» [1] (далі – Закон) було встановлено новий для нашої держави морський простір. Пропозиції щодо його необхідності для України як прибережної держави лунали і раніше: у декількох проектах законів, присвячених визначенню режиму територіального моря, внутрішніх вод та прилеглої зони [2-4], передбачалася його наявність. З 4 січня 2019 року (дата набуття чинності Законом) в Україні нарешті існує прилегла зона – морський пояс, який прилягає до територіального моря України, зовнішня межа якого перебуває на відстані не більше двадцяти чотирьох морських миль, відлічених від вихідних ліній, від яких відмірюється ширина територіального моря України (ст. 1 Закону).

Маємо пригадати, що історично виникнення інституту прилеглих зон пояснюється відсутністю єдності у практиці держав та у поглядах державних діячів та учених щодо ширини територіального моря. У різні періоди розвитку судноплавства та інших видів морської діяльності держав пропонувалися різні критерії для визначення ширини територіального моря, і ця проблема була однією з найскладніших як у міжнародному, так і у національному морському праві держав. Деякі прибережні держави, не задовольняючись вузьким територіальним морем (особливо це стосувалося 3-мильного правила), почали здійснювати владу в окремих сферах у прилеглих до нього районах відкритого моря для захисту своїх інтересів переважно щодо митного контролю та рибальства. Поступово перелік сфер, в яких здійснювався контроль, розширився та під час Першої конференції ООН з морського права 1958 року, у Конвенції про територіальне море та прилеглу зону [5] отримав прояв у її ст. 24 (єдиній, що присвячена прилеглій зоні): «В зоні відкритого моря, що прилягає до територіального моря, прибережна держава