

TTÜ EESTI MEREAKADEEMIA

Merenduskeskus

Meretranspordi lektoraat

Evelina Lichman

Elektrooniline konossement ja mereveokiri

Lõputöö

Juhendaja: Yrjö Saarinen

Tallinn 2016

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Evelina Lichman

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 141489VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: evelina.oraste@gmail.com

Juhendaja õppejõud Yrjö Saarinen:

Töö vastab magistritööle/bakalaureusetööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

ABSTRAKT	4
SISSEJUHATUS	5
1. TRADITSIOONILINE KONOSSEMENT JA MEREVEOKIRI	7
1.1 Ajalugu.....	7
1.2. Konossementide põhifunktsioonid ja liigid	8
1.2.1. Liinikonossementi põhifunktsioonid.....	8
1.2.2. Konossementi liigid	9
1.3. Mereveokiri	10
1.4. Nimelise konossementi liikumine kaubasaatmisel Hapag-Lloyd AG näitel	10
2. AKREDITIIV JA SELLE KASUTAMISE KÄIK OSTU-MÜÜGITEHINGU KORRAL	12
2.1. Akreditiivide käitlemise üldtavad ja -praktika	12
2.2. Elektroonilise akreditiivi käitlemise üldtavad ja -praktika	13
2.3. SWIFT ehk Society Worldwide Interbank Financial Telecommunication	13
2.4. Akreditiivi tehingu käik	14
3. ELEKTROONILINE KONOSSEMENT JA SELLE KASUTAMINE	16
3.1. Elektrooniline konossement.....	16
3.2. Elektroonilise konossementi õiguslik raamistik.....	17
3.3. Elektroonilise konossementi koostamine ja väljastamine.....	18
3.4. Elektrooniliste dokumentide süsteemid, mis on aktsepteeritud P&I klubide poolt.....	19
3.4.1. BOLERO.....	19
3.4.2. CargoDOCS (alates 2014 essDOCS).....	21
3.5. Kauba väljastamine kasubasaajale kasutades BOLERO ja essDOCS süsteemi.....	21
3.5.1. Elektroonilise konossementi asendamine paberkaandja konossementiga	22
3.6. Elektrooniline konossement ja garantiikiri.....	23
3.7. Elektrooniliste konossementide esmakordne õnnestunud kasutamine laevade töökorralduse vormide järgi.....	24
3.7.1. Trampaevanduses.....	24
3.7.2. Liinilaevanduses	26
4. ELEKTROONILISTE DOKUMENTIDE KASUTAMINE EESTIS.....	27
4.1. Elektrooniliste dokumentide kasutamine Hapag-Lloyd AS Eestis.....	27

4.2. Elektroonilise konossementi kasutamine transpordiettevõtetes Eestis	28
5. TULEMUSED JA JÄRELDUSED.....	34
KOKKUVÕTE	36
SUMMARY	38
VIIDATUD ALLIKAD.....	40
LISAD	42
Lisa 1	42
Lisa 1 järg.....	43
Lisa 2	44

ABSTRAKT

Töö teemaks on «Elektroniline konossement ja mereveokiri». Tänapäeva kiires ja väga muutuv kaubanduses on tähtis, et kõik vajalikud dokumendid liiguksid kiiresti, turvaliselt ja võimalikult odavalt.

Antud lõputöö eesmärgiks on uurida elektronilise konossementi arengusuundi töökorraldusvormide järgi ja uurida probleeme, mis on seotud elektronilise konossementi laialdase kasutamisega.

Käesoleva töö käigus uuris autor erinevate autorite seisukohti elektronilise konossementi kohta. Samuti teostas intervjuu Ookeani Konteinervedude OÜ töötajaga, kellel on suurim kokkupuude elektroniliste dokumentidega töös ning korraldas küsitluse. Kõik saadud tulemused on töös välja toodud ja analüüsitud teoreetilise materjaliga ning sellest tulenevalt on tehtud järeldused elektroniliste konossementide eeliste ja puuduste kohta.

Uuringu käigus selgus, et ettevõtet, kes pakuvad elektroniliste dokumentide kasutusteenust võimaldavad kasutada elektronilist konossementi elektronilise akreditiivi alusel. Maailma suurimad konteinerliinilaevandusega tegelevad ettevõtted ei soovi kasutada kolmanda osapoole teenuseid dokumentide haldamiseks. Nad rakendavad elektroniliste konossementide kasutamise võimalusi juba ettevõtte siseselt kasutavasse süsteemi.

Elektronilise konossementi eelised võrreldes paberkandja konossementiga on kiirus, mugavus ja turvalisus. Need näitajad on väga tähtsad tänapäeva äris, kuna turul esineb tugev konkurents. Autori poolt teostatud küsitluse tulemused näitasid, et kõik vastanutest eeldavad, et kümne aasta pärast on elektroniliste konossementide kasutamine nende ettevõttes võimalik. Samas vastajate teadmised olemasolevate elektroniliste konossementide süsteemide kohta olid halvad, kuna ainult üks vastajatest teadis P&I klubide poolt aktsepteeritud süsteemi.

Võtmasõnad: konossement, elektroniline konossement, mereveokiri, akreditiiv

SISSEJUHATUS

Käesoleva lõputöö teema on: “Elektrooniline konossement ja mereveokiri”, mis oli valitud selle aktuaalsuse tõttu. Läbi aegade on konossement olnud tähtsaim transpordi dokument, mille alusel toimub kauba vedu üle kogu maailma. See dokument mängib olulist rolli rahvusvahelises kaubanduses ja autorile pakkus huvi, arvestades tänapäevast IT tehnoloogia arengut, kas oleks võimalik asendada paber kandja konossement elektroonilise versiooniga.

Alates 1950 aastatest toimus revolutsiooniline areng maailma merenduses. Tehnoloogiline areng, mis aitas kaasa laevade suurenemisele ja kiirenemisele ning konteiner vedude loomisele, mille tulemuseks on kaupade palju kiirem vedu. Tehnoloogia areng pole endaga kaasa toonud arengu traditsiooniliste konossementide kiiremaks kohaletoimetamiseks, mis tänapäeval tekitab probleeme kauba kohaletoimetamisel. Üheks põhjuseks traditsiooniliste konossementide aeglaseks liikumiseks on aeglased pangandus protseduurid. Teiseks põhjuseks on dokumentide saatmine posti teel, mis toob endaga kaasa mitmeid riske ja ohte. Kolmandaks on kaupade veo aeg vähenenud tänu konteiniseerimisele, multimodaalsele transpordile ja efektiivsemale tööprotsessile.

Käesoleva tööga püütakse vastata järgmistele küsimustele:

1. Millised on elektroonilise konossementi eelised ja puudused võrreldes paber kandja versiooniga?
2. Kuidas toimub elektroonilise konossementi areng vastavalt laevade töökorralduse vormidele?
3. Millised on takistavad tegurid, mis ei võimalda laialdaselt kasutada elektroonilist konossementi?

Käesoleva töö eesmärgiks on uurida probleeme, mis on seotud elektroonilise konossementi ja mereveokirja kasutamisega ning selle arengusuundi erinevatel laevade töökorraldus vormidel.

Antud töö uuritavaks objektiks on elektrooniline konossement ja mereveokiri.

Uurimistöö eesmärgi saavutamiseks kasutatakse kvalitatiivset uurimismeetodit ja autori poolt olid püstitatud järgmised ülesanded:

- Kirjeldada konossementi funktsioone ja liike.
- Selgitada akreditiivi olemust ja selle seost elektroonilise konossementiga.
- Uurida süsteeme, mis võimaldavad kasutada elektroonilist konossementi.
- Korraldada intervjuu Ookeani konteinervedude OÜ ettevõtte töötajaga ning teostada küsimustik erinevate vedajaettevõtetega.
- Analüüsida saadud tulemusel ning koostada järeldused selle alusel.

Käesolev töö koosneb viiest osast. Esimene peatükk käsitleb olulisemat teooriat traditsioonilise konossementi kohta, mille abil saab paremini mõista konossementi olemust, selle funktsioone ja tähtsamaid liike, mida töös uuritakse.

Teises peatükis on käsitletud akreditiiv ning selle kasutamine. Selles peatükis antakse ülevaade elektroonilise akreditiivi kohta ja uuritakse selle seost elektroonilise konossementi ja mereveokirjaga.

Kolmandas peatükis tutvustatakse elektroonilise konossementi kasutamise võimalusi ja uuritakse õnnestunud kaubavedusid erinevate töökorraldus vormide järgi elektroonilise konossementi alusel.

Neljas peatükk kirjeldab Ookeani Konteinervedude OÜs, mis on Hapag Lloyd agent Eestis, kasutusel olevaid elektroonilisi dokumente. Peatükis on põhjalik ülevaade autori poolt läbiviidud küsitluse tulemuste üle.

Viiendas peatükis on välja toodud tulemusel, mis on saadud töö uurimise käigus. Esitatakse saadud tulemusel ning tehakse lõplikud järeldused.

1. TRADITSIOONILINE KONOSSEMENT JA MEREVEOKIRI

1.1 Ajalugu

Konossemendil on väga suur tähtsus rahvusvahelises kaubanduses. Tema sisu ja vorm peegeldavad mitmesajandilise merekaubanduse ja kommerts tegevuse praktikat. Varasel keskajal pidi kaubamüüja isiklikult olema laeval, kus transporditi tema omandis olev kaup. Sihtkohas müüdi kaup maha, selles tehingus vahetati kaup kas kulla või teise väärtuseseme vastu. Sellistel kergedel tingimustel polnud vajadust dokumentide vastu, mis sisaldaksid kauba tarnetingimusi, kauba üleandmisõigust ja teenute tasustamise korda.

XVI sajandi lõpus sai alguse konossement, kui transpordidokumendi väljaaremine. Itaalias nimetati konossementi “pealelaadimis poliisiks” – Polizza, Pansusmaal “tunnustus” – Connaissament. (Nikolaeva, 2006)

Esimesed reeglid kaubasaatja ja vedaja suhete reguleerimise kohta olid olemas Prantsusmaal, Taanis ja Rootsi seadusandluses 1680 aastatel. Louis XIV valitsemisajal, aastal 1681 oli välja antud Prantsusmaa merekoodeks. (Ibid)

Aastate jooksul hakkas välja arenema tarneleping, tänu millele tekkis ka konossementi vajadus. Kui kaubaomanik saatis oma kauba ilma oma esindajata, siis pidi ta kooskõlastama vedajaga tarnetingimused, mille alusel toimus lasti vedu sihtpunkti. Hiljem kaubanduse arenguga olid need tingimused muudetud kaubaseadusteks. (Ibid)

Esimesed katsed koostada konossementide kohta unifikseeritud reegleid tehti rohkem kui sada aastat tagasi. Tulemuseks oli konossementi nii nimetatud Liverpooli konverentsivormi väljatöötamine, mis kinnitati 1882 aastal Rahvusvahelise Õiguse Assotsiatsiooni poolt Liverpoolis ja kuulutati välja 1883 aastal New Yorgis. Seisukohtade kokkulangevust erinevate riikide vahel siiski ei saavutatud ja need jätkasid oma konossementide küsimusi reguleerivate reeglite väljatöötamist. (Ibid)

Rahvusvahelise mereõiguse õigusaktide unifikseerimiseks asutas Rahvusvaheline Õiguse Assotsiatsioon 1896 aastal Merekaubanduse Komitee, mis jätkas konossementide tingimuste väljatöötamist. Kuid alles 1921 aastal võeti Haagi konverentsil vastu nii nimetatud

Haagi Reeglid. Nende põhilised seisukohad, milliseid küll muudeti ja täiendati 1924 aastal Brüsselis ning ka hiljem, on säilinud tänapäevani. (Eidast, 2007)

1.2. Konossementide põhifunktsioonid ja liigid

Konossemendil põhifunktsioonide kohta on erinevatel autoritel erinev seisukoht. Antud töös esitab autor seisukohta, et konossementil on neli põhifunktsiooni.

Konossement tõestab, et selles kirjeldatud kaup on veoks vastu võetud või on juba laevale laaditud (Todd 2016). Märge puhas (a clean) konossement hõlmab teadmist, et isik, kes allkirjastas konossementi on tõestanud, et kaup, mis on kirjeldatud konossementis, on laaditud täpselt selles koguses ja seisundis. (Baughen 2015)

Konossement on dokumenti, mis tõendab lasti mereveolepingu olemasolu ja sisu. Konossement iseseisvalt ei ole tramp- ega liinivedudes lasti mereveolepinguks. (Eidast 2007)

Konossement on aluseks lasti edasi- ja väljaandmisel. Konossementi seaduslik esitaja omab õigust lasti kätte saada või sooritada lastiga muid tehinguid. (Ibid)

Konossement täidab väärtpaberi funktsiooni. Konossementi hoidjal on õigus dokumendi alusel kauba müüa või pantida. (Ibid)

Tramplaevanduses reguleerib poolte suhet prahileping, kus on määratud ka kõik transpordi tingimused. Seoses sellega sisaldab prahikonossement vähem klausleid, kui liinikonossement. Sellegi poolest on prahikonossementil üks tähtsi funktsioon, mis võimaldab saada kauba kätte osapoolele, mis pole märgitud prahilepingus.

Üldjuhul trampveoagendil puuduvad konossementi allkirjastamise õigused, välja arvatud olukorras, kus on talle väljastatud spetsiaalne volitus.

1.2.1. Liinikonossementi põhifunktsioonid

Liiniveonduses kasutatakse liinikonossementi (Liner Bill of Lading) ja tema funktsioonideks on:

1. Konossement, kui tõend, et mereveoleping on olemas. Tavapraktikas ei vormistata iga kaubasaatjaga eraldi veolepingut, vaid selleks on liiniveonduses dokumentide kogum, milledest üheks tähtsamaks on konossement. Lepingu sõlmimiseks edastab kaubasaatja informatsiooni vedajale bookingu abil. Liiniveonduses sisaldab konossement kõiki veotingimusi, mis määravad vedaja ja kaubasaatja õigusi ja kohustusi. See on seotud sellega,

et vedajal puudub võimalus – kuna kaubasaatjaid on palju, teostada läbirääkimisi iga kaubasaatjaga ja arutada läbi kõik veotingimused. (Nikolaeva 2006)

2. Konossement, kui vedaja kviitung, et kaup on veoks vastu võetud. Pärast lasti laadimist laevale, väljastab vedaja konossementi, mis näitab, et vedaja on konossementis märgitud kauba vedamiseks vastu võtnud. Konossement allkirjastatakse vedaja või tema esindaja poolt. Laevakapten on vedaja esindaja ja tema poolt allkirjastatud konossement loetakse vedaja poolt allkirjastatuks. Teiseks esinadajaks võib olla agent, kuid ta peab olema volitatud vedaja poolt. Liiniagentidel on tavaliselt selline volitus olemas, mis antakse agendi lepingu alusel ja sellel on ka märgitud agendi kohustused ja õigused konossementi väljastamise ja allkirjastamise kohta. (Ibid)

3. Konossement, kui kauba korraldus dokument. Konossementi hoidja on kauba õiguslik omanik ja kommerts tingimustes võib teha konossementi alusel kaubaga kõike (müüa, pantida), mida saab teha reaalse kaubaga ja konossementi üleandmisel saab ka üle anda õigusi, mis selle dokumendiga kaasnevad. Selleks et kaubamüüjal oleks võimalik teostada tehinguid kaubaga, mis pole veel realselt kohale jõudnud on konossementile seadusega antud väärtpaberi (Document of Title) ja õiguste ülenamise (Negotiable Document) funktsioonid. (Ibid)

1.2.2. Konossementi liigid

Konossementi idee on selles, et selle omanik saab endale kaubaomandiõiguse, mille alusel saab ta kauba kätte. Ometigi on konossementid erinevad ning neid saab omavahel liigitada. Praktikast saab neid liigitada nimelisteks ja mitte-nimelisteks konossementideks. (Todd 2016)

Nimeline konossement (Straight Bill of Lading) on dokument, kus kaubasaaja on selgelt määratud, ilma et oleksid märgitud lisa piirangud. See on *to order* konossementi vastand. (Branch, Robarts 2014)

Tänapäeval kasutatakse nimelist konossementi, kus mitte-nimelist pole vaja, näiteks olukorras, mil lõplik kaubasaaja on kindlalt teada ning tegu on kaubaga, mida tavaliselt ei müüda edasi kauba transportimise ajal. Samas omab selline dokument kaubaomandiõiguse, mida mereveokirjal pole. (Todd 2016)

Sellise konossementi puhul väljastatakse last konossementis märgitud füüsilisele või juriidilisele isikule. Konossementis näidatud lastisaaja või selle volitatud esindaja ei pea

tingimata ise lastile järgi tulema, vaid lastisaajal on õigus last kohe edasi anda teisele isikule samuti volituse alusel. (Eidast 2007)

Mitte-nimelise konossementi üheks liigiks on orderkonossement (Order Bill of Lading), kus kaubasaaja pole kindlalt teada.

Orderkonossementis on märgitud isik, kelle korraldusel antakse last välja. Seda konossementi kasutatakse eelkõige suurepatriiliste massilastide veol, kui lasti ärasaatmisel lähtesadamast ei ole müüjal lasti tegelik ostja/saaja veel määratud. (Ibid)

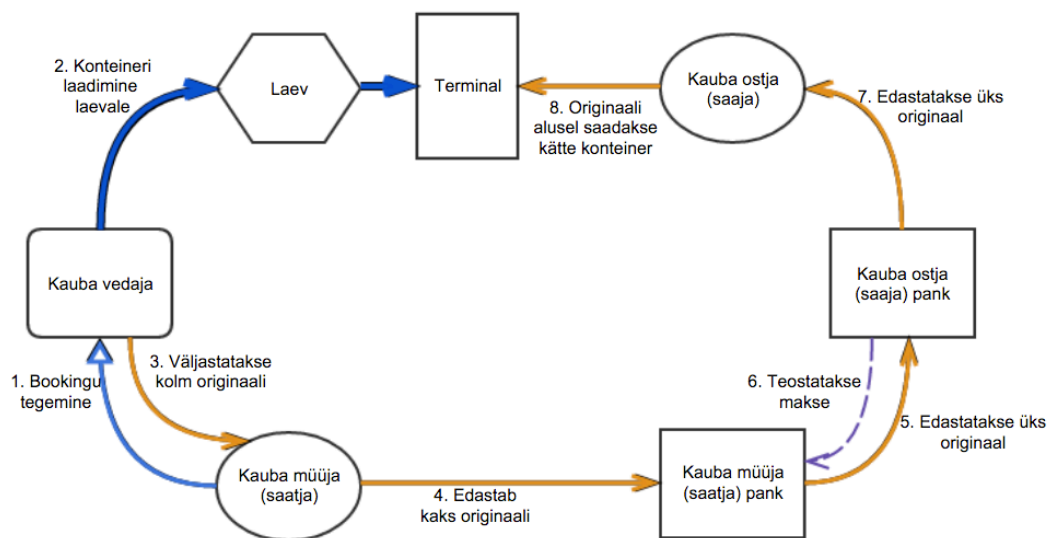
1.3. Mereveokiri

Merveokiri on aluseks lasti kättesaamiseks ja on tõendiks, et mereveoleping on olemas. See ei ole väärtpaber, nagu seda on konossement. Viimastel aastakümnetel on arenenud mereveokirjade kasutamine alternatiiviks konossementidele. Merveokirja kasutatakse kui väärtpaber pole vajalik, isegi turvalisuse parandamiseks rahvusvahelistel vedudel ja transiidi korral, mis ei võimalda kaupa edasi müüa või kaubaomandi õigust üle anda. (Branch, Roberts 2014)

Merveokirja kasutatakse rohkem konteiner- ja multiomdaalsetel vedudel. Peamiseks põhjuseks on see, et lühikeste reiside korral originaalne paber kandja konossement ei jõua õigeaegselt kaubasaaja kätte. Juhul kui kaupa pole vaja edasi müüja või kui finantsküsimumuste lahendamiseks pole vaja originaalset konossementi, siis tihti kasutatakse mereveokirja konossementi asemel, et vältida seda probleemi. (Todd 2016)

1.4. Nimelise konossementi liikumine kaubasaatmisel Hapag-Lloyd AG näitel

Läbitud praktika ja töötajate õppeprogrammi alusel koostas autor joonise 1, millega visualiseerib ühe nimelise konossementi liikumise kauba transportimisel konteineris. Kui konossementis on märges *to order* või kui konteineri transportimine toimub mereveokirja alusel, siis dokumendi edastamine toimub teisiti. Tähtis on ka teada, et Hapag-Lloyd ei väljasta konossemente märkega *clean on board*.



Joonis 1. Nimelise konossementi liikumise skeem Hapag-Lloyd AS ettevõttes

Allikas: Autori koostatud

Kauba saatmiseks konteineriga tuleb kaubasaatjal või müüjal edastada informatsioon kauba kohta vedajale. See on vajalik bookingu tegemiseks, mille alusel saab konteiner endale koha laeval. Punkt 1.

Tavaliselt allkirjastatakse ja väljastatakse konossement siis, kui konteiner on realselt laaditud laevale. Seega järgmise sammuna toimub sadamas konteineri laadimine laevale. Punkt 2.

Järgmisena saab vedaja allkirjastada ja väljastada konossementi kauba müüjale (saatjale), mis on ühtlasi ka tõendik, et konteiner on veoks vastu võetud. Tavaliselt edastatakse kauba müüjale (saatjale) kolm originaalset konossementi. Punkt 3.

Kauba müüja (saatja) omakorda edastab oma pangale kaks originaalset konossemeti, aga ühe jätab endale. Punkt 4.

Kauba müüja (saatja) pank edastab ühe konossementi originaali kaubasaaja pangale tõendiks, et kaup on laaditud laevale ning selle alusel makstakse kauba eest tasu kaubasaatja pangale. Teise konossementi originaali jätab pank endale. Punkt 5 ja 6.

Pärast maksetehingu sooritamist edastab kaubasaaja (ostja) pank originaalse konossementi kaubasaajale (ostjale). Punkt 7.

Saadud konossementi originaali esitamisel saab kaubasaaja (ostja) sadamast kätte oma kauba. Punkt 8.

2. AKREDITIIV JA SELLE KASUTAMISE KÄIK OSTU-MÜÜGITEHINGU KORRAL

Käesoleva töö teema uurimine pole võimalik ilma, et poleks põhjalikult uuritud akreditiivi kasutamine.

Akreditiiv on rahvusvahelise ostu-müügilepingu makseviis, mille korral teostab pank raha ülekande müüjale, kui ta on esitanud kõik vajalikud dokumendid, milledest kõige tähtsam on konossement. (Baughen 2015)

Akreditiiv on asendamatu rahvusvahelises merenduses, kuna selle abil saab teostada tehingut, kui teise osapoolega pole loodud pidev ärisuhe ning osapooltel pole loodud usalduslikke suhteid. Juhul kui kaubamüüjal on põhjus arvata, et kaubaostjal pole piisav maksuvõime või vastupidi, kui kaubaostja kahtleb kaubamüüja võimekuses kaupa tarnida, siis mõlema osapoole kindlustamiseks kasutatakse akreditiivi. (Cronican 2013)

2.1. Akreditiivide käitlemise üldtavad ja -praktika

Rahvusvahelised pangadi üle 175 riigi opereerivad akreditiividega Akreditiivide käitlemise üldtavad ja -praktika (UCP – *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*) reeglite alusel, mis on välja antud Rahvusvahelise kaubanduskoda poolt (ICC – *International Chamber of Commerce*). UCP on arendatud ICC poolt vastavalt vajadusele, praktikale ja haaratud kommertsosapoolte vajadustele ning see on läbinud kuus põhjalikku ülevaadet ja viimane versioon on UCP600, mis anti välja 2007 aastal. (Davidson 2011)

UCP pole seadus, see on reeglite kogum, mida tunnustatakse üle kogu maailma, kuna need reeglid on välja töötatud toetudes praktikale ja nende kasutamine on vabatahtlik. UCP600 reeglite punktid võivad olla osapoolte kokkuleppel ära jäetud või asendatud teistega. Enne UCP600 kehtisid reeglid UCP500, mis olid välja antud 1993 aastal.

2.2. Elektroonilise akreditiivi käitlemise üldtavad ja -praktika

eUCP oli loodud ICC poolt ja see oli lisandiks UCP reeglitele. Tehnoloogia arenguga hakati rohkem tähelepanu pöörama akreditiivi töötlemise protsessi kiirendamisele ja tehingu kulude langetamisele. Akreditiivi osapooled hakkasid taotlema akreditiivi elektrooniliselt ja edastama dokumendid samuti elektrooniliselt. Selle tulemusena tuli ICC koostada lisa UCP reeglitele, mis võimaldaksid turvaliselt ja ühiste reeglite alusel kasutada akreditiivi elektroonilist versiooni. Näiteks, reeglitesse olid sisse toodud sellised punktid nagu dokumentide formaat, informatsiooni edastamine ja kuidas tuleb tegutseda rikitud faili korral. Tänapäeval toimiv süsteem, kus töötajad kontrollivad dokumentide vastavust akreditiivile on aeganõudev, kallis ja vigaderohke. Täielikult adopteeritud reeglite kogum aitab teostada ülemineku elektroonilisele ja automatiseeritud süsteemile vähendades maskumust ja tõstes tööefektiivsust.

2.3. SWIFT ehk Society Worldwide Interbank Financial Telecommunication

Pankade vaheline standartiseeritud sõnumite saatmine toimub SWIFT kaudu. See on pankade vaheline ülemaailmne finantskommunikatsiooni süsteem, mida kasutab üle 11000 erineva profiiliga ettevõtet rohkem kui kahesajast riigis.

Ettevõtte sõnumite süsteem hakkas tööle 1977 aastal. Peamine töö seisnes pankadevaheliste juhendite saatmises seoses väljamaksetega. Toimis algne kommunikatsiooni kanal, mis ühendas endas pangad terves maailmas. Samuti oli see süsteem turvaline, võrreldavalt odav ja võimaldas edastada informatsiooni maksete kohta. Ettevõtte tegeleb koos kogukonnaga standartide loomisega, mille eesmärgiks on parandada sõnumite saatmise kiirust ja turvalisust, samuti tegeletakse süsteemi automatiseerimisega.

Ettevõtte kasutab mitut paltvormi, mille abil teostatakse erinevaid rahalisi ülekandeid ja need süsteemid on järgmised:

- SWIFTNet,
- FIN,
- InterAct,
- FileAct,

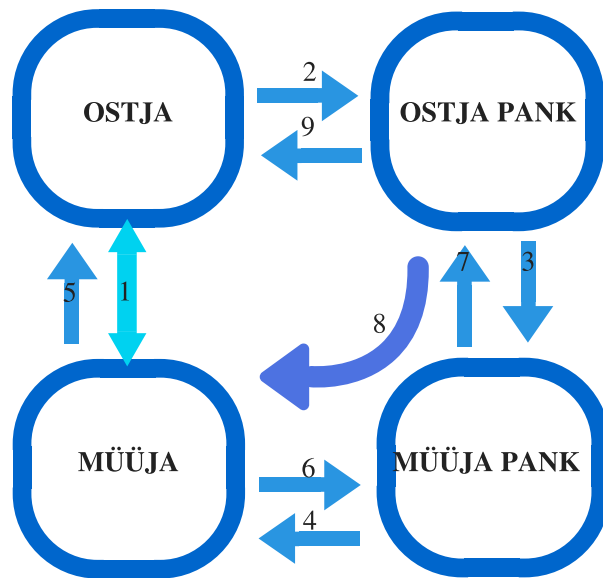
- WebAccess.

Süsteemi kasutamiseks tuleb liituda SWIFT süsteemi keskkonnaga. Selleks on mitu võimalust: otse kasutades püsiliini, interneti kaudu, SWIFT pilve süsteemi abil või kaudselt läbi määratud partnerite.

1998 aastal alustas SWIFT koos Through Transport Clubiga uue projektiga, mille nimetus oli BOLERO (*BOLERO - Bills of Lading Electronic Registry Organisation*).

2.4. Akreditiivi tehingu käik

Tavaliselt on akreditiivi korral neli osapoolt, kes osalevad selles tehingus. Järgmisena on välja toodud joonis 2, mis kirjeldab akreditiivi tehingu toimumise käiku. Joonis on koostatud autori poolt tehingu käigu visualiseerimiseks. Tuleb märkida, et paber kandja ja elektrooniline akreditiiv toimib sama mudeli alusel. Erinevus on selles, et elektroonilise akreditiivi korral toimub kogu protsess elektrooniliselt ja palju kiiremini, kui paber kandja korral.



Joonis 2. Akreditiivi alusel toimuva tehingu üldine skeem

Allikas: Autori koostatud

1. Ostu-müügilepingu sõlmimisel lepivad osapooled kokku, et kauba eest tasustamine toimub akreditiivi alusel.
2. Kauba ostja taotleb pangas akreditiivi vastavalt ostu-müügi lepingu tingimustele ning kindlasti määratakse milliste dokumentide esitamisel saab müüa enda raha kätte.
3. Panga nõustumisel edastab ta teate akreditiivi avamise kohta müüja pangale.
4. Edasi teatab müüja pank oma kliendile, et akreditiiv on avatud ning müüjal tuleb kontrollida akreditiivi tingimuste vastavust kokkulepitud tingimustega.
5. Juhul kui akreditiiv on korrektne, saadab müüja ostale kauba.
6. Järgmise sammuna esitab müüja kõik akreditiivis märgitud dokumendid pank, millega kinnitab oma tingimuste täitmist.
7. Pank saadab dokumendid edasi ostja pank.
8. Kõikide dokumentide vastavuse korral toimub raha ülekandmine ostja pangast müüjale.
9. Ostja saab vajalikud dokumendid kauba kättesaamiseks oma pagast, siis kui on toimunud raha laekumine akreditiivi alusel.

3. ELEKTROONILINE KONOSSEMENT JA SELLE KASUTAMINE

Infotehnoloogia (IT – *information technology*) on peamine kommunikatsiooni viis maailmas. IT domineerib suuremas osas rahvusvahelises kaubanduses, tööstuses, ekspordiprotsessides, rahvusvahelises pangandus maksesüsteemis ja suurtes jaotuskeskustes. IT süsteemil pole keelelisi, kultuurilisi või ajalisi barjääre. Infotehnoloogia on kõik turud omavahel tihedamini seostanud. (Branch, Robarts 2014)

Elektrooniline andmevahetus (EDI – *Electronic Data Interchange*) on äri dokumentide vahetamine ühelt arvutilt teisele, standardises elektroonilises vormis, äripartnerite vahel. Kasutades EDI tuleb kindlasti jälgida, et ülekantav informatsioon ühest arvutist teisele oleks korrektne ja täpne. Äripartnerid peavad olema kindlad tarkvara turvalisuses ja süsteemi korrektses formaadis, mis võimaldaks neil tõrketeta vahetada informatsiooni omavahel. Selleks kasutatakse tihti kolmanda osapoole teenust ja kui mõlemal äripartneril on sama arvuti platvorm, siis informatsiooni vahetuses ei teki probleeme faili mitte lugemisega.

Transpordi valdkonnas saab süsteemi kasutada ka elektrooniliste konossementide edastamiseks. Kauba saatja poolt saadud informatsiooni alusel koostatakse elektrooniline konossement ja väljastatakse isiklik kood kauba saajale koos konossementiga. Turvalise informatsiooni edastamiseks saab kasutada elektroonilise andmevahetuse süsteemi.

3.1. Elektrooniline konossement

Elektrooniline konossement täidab traditsioonilise paberkandja konossementi kõiki funktsioone. Selle teostamiseks on loodud kõrge turvalisusega tehnoloogia ja algne õiguslik raamistik. Kasutatava süsteemi osapooli viib kokku kasutajate leping, mida sõlmitakse süsteemide kasutamiseks. Töös on eraldi kirjeldatud süsteeme, mis on rahvusvaheliste organisatsioonide poolt tunnustatud ja need on ka kasutuses rahvusvaheliste ettevõtetes.

Elektroonilist konossementi võidakse väljastada igat tüüpi. Mõlemad nii nimelised kui ka orderkonossementid võivad olla väljastatud elektrooniliselt. Elektrooniline

konossement sisaldab sellist informatsiooni nagu: kauba kirjeldus, laeva omadused, laadimis- ja lossimissadamad. Pärast faili loomist ja täitmist, laaditakse täidetud konossement süsteemi. Lisaks sellele, tšarter konossementid võivad samuti olla väljastatud kui elektroonilised konossementid, mis on seotud lepingulise vedajaga. Kui kauba vedaja pole tegelik laeva omanik ja tahetakse vedude korraldamisel kasutada elektroonilist konossementi, siis peab laeva tegelik omanik liituma elektrooniliste dokumentide teenust pakkuvate süsteemidega või süsteemiga ning alles pärast seda saab kasutada elektroonilist konossementi selle laeva kohta.

3.2. Elektroonilise konossementi õiguslik raamistik

Hetkel pole kehtivaid rahvusvahelisi konventsioone elektroonilise konossementide kohta. Seega, kui osapooled soovivad kasutada elektroonilist konossementi, peavad nad määrama kõik sellega seonduvad tingimused lepingus. Välja on antud erinevad reeglid ja juhised, mida saab võtta lepingu tingimuste aluseks kasutades elektroonilist konossementi.

1990 aastal andis välja *Comite Maritime International* (CMI) välja reeglid, mis puudutavad elektroonilise konossementi kasutamist. Reeglid kehtivad ainult juhul, kui nad on lepingusse sisse kirjutatud ja ei ole tehtud kohalike riiklike õigusaktidesse sätestamiseks. Reeglite kasutamiseks pole nõutud, et kaubasaatja või vedaja oleksid klubi liikmed või nende kasutamiseks maksma tasu selle eest. Vajalik on ainult omada teatud tehnoloogiat, sõnumite edasisaatmiseks üksteisele.

Rotterdami reeglid olid esmakordselt avalikustatud 2008 aasta detsembris ja allkirjastatud 2009 aasta septembris, kuid tänapäevani pole jõustunud. Rotterdami konventsiooni eesmärgiks oli luua ühised reeglid multimodaalse transpordi jaoks. Suur tähelepanu oli pööratud ka elektroonilistele dokumentidele, kaasa arvatud elektroonilisele konossementile. Reeglite kohaselt saab võrdväärselt kasutada nii paberkonossementi kui ka konossementi elektroonilist versiooni. Seoses elektrooniliste dokumentide kasutamisega on üks detail, nimelt kaubavedaja ja kaubasaatja peavad andma oma nõusoleku elektrooniliste dokumentide kasutamiseks.

Aastal 2014 maikuu andis BIMCO välja klauselid ajaprahilepingutele elektroonilise konossementi kohta. Klauslis on kolm punkti, mida saavad osapooled kasutada oma lepingute tingimuste kooskõlastamisel. NYPE 2015 on viimane versioon ajaprahilepingu kohta, mis oli välja antud BIMCO poolt, koostöös Laevabrokerite ja Agentide

Assotsiatsiooniga (ASBA – *Association of Shipbrokers and Agents*) ning Singapore Maritime Foundation (SMF). Selles lepingus on klausel 32, mis käib elektroonilise konossementi kohta ning kasutades seda lepingud, pole osapooltel vaja teha täiendavaid sissekandeid, kui nad soovivad kauba veoks kasutada elektroonilist konossementi.

BOLERO süsteemi kasutajate jaoks on eraldi välja antud Rulebook, kus on olemas kõik vajalikud tingimused elektroonilise konossementi kasutamiseks. Nende reeglite kasutamine on kohustuslik BOLERO süsteemi kasutajatele.

3.3. Elektroonilise konossementi koostamine ja väljastamine

Vedaja või tema poolt volitatud esindaja saab luua, üleslaadida või väljastada elektroonilise konossementi vedaja nimel. Volitatud esindajaks võib olla agent või ekspedeerija. Dokumendi korrektsuse eest vastutab dokumendi koostaja.

Kasutades BOLERO süsteemi on võimalik edastada vajalikud andmed süsteemi sisenemiseks laadimissadama agendile. Süsteemis saab agent luua elektroonilise konossementi, kuid vedajal on võimalik teostada täielik kontroll agendi poolt koostatud elektroonilise konossementi üle.

essDOCSi süsteemis ei kasutata dokumentide allkirjastamiseks digitaalset allkirja. Iga kasutaja on süsteemis kinnitatud kahe autoriseerimis faktoriga, mis võimaldavad luua elektroonilise konossementi turvaliselt. Vedaja volitab enda nimel tegutseva agendi, kes loob elektroonilised konossementid vedaja nimel.

Kõik muudatused, mis tehtakse elektroonilises konossementis peavad olema kooskõlastatud vedajaga. Vedaja poolt muudatuste aktsepteerimise korral, tagab süstem turvalise muudatuste tegemise elektroonilises konossementis.

Väga tähtis, et dokument, mille alusel oli elektrooniline konossement koostatud, ei oleks väljastatud. See dokument peab olema hävitatud, märgitud koopiana või draftina või ohustatud mõnel muul viisil vältimaks kahe ühesuguse konossementi väljastamist. Samad reeglid kehtivad ka siis, kui oli väljastatud konossementi asenduskoopia.

3.4. Elektrooniliste dokumentide süsteemid, mis on aktsepteeritud P&I klubide poolt

Turul on hetkel kolm põhilist elektroonilist süsteemi, BOLERO International Ltd. (BOLERO), essDOCS ja e-Title, mis on heaks kiidetud International Group of P&I Clubs poolt, mis tähendab et kindlustus katab kahjud samadel tingimustel, mis on tekkinud elektroonilise või paber kandja konossementi kasutamisel. Viimase e-Title kohta on kättesaadaval väga vähe informatsiooni ja see süsteem oli alles 2015 aastal aktsepteeritud P&I klubide poolt, seega töös seda rohkem ei käsitleta, kuna põhiline tähelepanu on pööratud juba teostatud vedudele elektroonilise konossementi alusel.

Uus süsteem on turvaline ja konossementi võltsimine võrreldes paber kandja konossementiga on tunduvalt keerukam. BOLERO ja essDOCS rakendavad süsteemis kõigeima tehnoloogilise turvalisuse taseme. Seega ohtu, et keegi tungib süsteemi ja muudab konossementi sisu on minimaalne. Paber konossementi omand on asendatud «ainukontrolliga» elektroonilise dokumendiga. BOLERO kasutab digitaalseid sertifikaate, mis annab krüptitud, unikaalse allkirja, samal ajal kui essDOCS tugineb kahe faktoriga autoriseerimis süsteemile.

3.4.1. BOLERO

BOLERO on avatud IT süsteem, mis kergendab dokumentidel kogu kaubandusketi läbimise. BOLERO opereerib nelja valdkonna abil: (a) reeglite raamat – õiguslik raamistik; (b) digitaalsete allkirjade/sertifikaadide asutused; (c) standartsed dokumendid ja (d) erapooletu omand. Rahvusvahelisel turul tegutsevatele ettevõtetele pakub BOLERO teenuseid viies valdkonnas: (a) vahetada standartiseeritud kommerts-, finants- ja ametlikud dokumendid õiguslikult seotud ja kinnitatud formaadis; (b) tavaliselt standartiseeritud dokumentatsioon; (c) integreeritud tagavara infosüsteem; (d) parandab tarneahela efektiivsust; ja (e) kasutada avatud süsteemi kauplemiseks erinevate pankade keskkonnas. (Branch, Robarts 2014)

BOLERO süsteemiga on liitunud palju ettevõtteid ning suurimad nendest on:

- Microsoft, mis on Global 2000 pingereas 25-l kohal ja tema turu kapitalisatsioon on 340.8 miljonit US dollarit;

- BHP Billiton, mille turu kapitalisatsioon on 119.5 miljardit US dollarit ja Forbes Global 2000 pingereas on 50-l kohal;
- Siemens, mis on Global 2000 pingereas 54-l kohal ja tema turu kapitalisatsioon on 97.7 miljardit US dollarit.

BOLEROd kasutavad mitmed TOP kümnesse kuuluvad pangad ning nende seas on:

- Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), mis on Forbes andmetel maailma suurim pank ja selle turu kapitalisatsioon on 278.3 miljardit US dollarit;
- Agricultural Bank of China on Forbs andmetel maailma kolmas pank ja tema turu kapitalisatsioon on 189.9 miljardit US dollarit;
- Bank of China on Forbs Global 2000 pingereas neljandal kohal ja tema turu kapitalisatsioon on 199.1 miljardit US dollarit.

BOLERO süsteemi toetavad paljud transpordiettevõtted, kuid antud töös on välja toodud ainult mõned tuntud ettevõtet ning lühiülevaade nendest.

China COSCO Holding, mis tegeleb konteiner- ja kuivlasti vedudega ning ettevõtte opereerib terminale ja rendib välja konteinereid. Seisuga 31 detsember aastal 2012 opereeris ettevõtte 174 konteinerlaevaga, millede kogu mahtuvus oli 756 979 TEU. 31 detsember aastal 2011 oli COSCO valduses 372 kuivlastilaeva, millede üldine kandevõime oli 33,66 miljonit DWT, mis oli ka tolleks ajaks maailma suurim laevastik. 31 detsember aastal 2012 opereeris ja juhtis ettevõtte 25 terminali 20 sadamas üle kogu maailma. Nad opereerisid 109 kaid, millest 99 olid konteinerlaevade jaoks, 8 kaid sega- ja pistlasti laevade teenindamiseks ning 2 kaid autolaevade jaoks. 31 detsember aastal 2012 oli ettevõtte poolt omavate ja opereerivate konteinerite arv 1 855 597 TEUd.

NYK Group on ülemaailmne logistika ettevõtte, mis keskendub erinevatel meretranspordi valdkondadel nagu näiteks ülemaailmne logistika äri ja energia masskauba transportimine ja teiste, merendus nong logistika valdkonnaga seotud tegevustega.

Table 1. NYK Group ettevõtte omandis olev laevastik

Laevatüübid	Laevade arv	Kokku (DWT)
Puistlastilaevad	408	41 252 706
Autoveolaev	123	2 215 916
Konteinerlaevad	104	5 991 293
Muu	197	169 033 309

Allikas: Fleet NYK Group

Hanjin Shipping on Korea suurim ja maailma top kümnesse kuuluv konteinerveoga tegelev ettevõte, mis peale konteinerveo tegeleb veel kuivlasti veoga, terminalide opereerimisega ja laevaparandusega. Ettevõtte omab 58 konteinerlaeva, millede kogu DWT on 4 092 517 ja TEU on 342 765. Ettevõtte omandis on 30 kuivlastilaeva, millide kogu DWT on 2 747 038 nong prahitud on 46 laeva, millide kogu DWT on 3 989 601.

3.4.2. CargoDOCS (alates 2014 essDOCS)

Aastal 2005 asutatud CargoDocs on tänaseks üks suuremaid ettevõtteid, kes pakub erinevatele ettevõtetele võimalust minna üle elektroonilisele dokumentatsioonile. CargoDocs oli aastal 2014 ümber nimetatud essDocsiks. Ettevõtetel on üle 3400 klienti, kes kasutavad oma toiminguteks elektroonilisi dokumente. 72 riigis tehakse süsteemi kasutamise katsetusi ja paljudes riikides on süsteem juba ka kasutusele võetud. Ettevõtte poolt pakutava süsteemiga on liitunud 27 maailmapanka. Ettevõtte teeb aktiivset koostööd FIATAgaga (*International Federation of Freight Forwarders Associations*), mis võimaldab neil väljastada elektroonilisi Fiata Konossemente.

essDocs kasutavad paljud ettevõtted väga erinevates valdkondades, kuid viimastel aastatel keskendub ettevõtte põhiliselt neljale turuosale ja nendeks on: metallid ja mineraalid, energia, kemikaalid ja põllumajandus. Samuti on liitunud ka paljud pangad ja transpordiettevõtted.

Nagu ka BOLERO süsteemiga on ka essDocsiga liitunud Agricultural Bank of China ja Bank of China.

Transpordiettevõtetest on ühised kliendid China Cosco Holding, NYK Line ja Hanjin Shipping. essDocs kliendiks on ka Maersk Tankers ja Maersk Oil.

Väga aktiivselt teevad koostööd nendega ka Cargill, mille aastatulu moodustas 120,4 miljardit US dollarit ning Forbs andmetel on ettevõtte Ameerika suurim eraettevõtte.

3.5. Kauba väljastamine kasubasaajale kasutades BOLERO ja essDOCS süsteemi

Kaubasaaja edastab elektroonilise konossementi laevakaptenile, kes saab olla kindel, et kauba kohaletoimetamine on toimunud vastavalt originaalsele elektroonilisele konossementile.

Kasutades BOLERO süsteemi, saab laevaomanik teate elektroonilise posti teel, et elektrooniline konossement on koostatud. Laevaomanik seejärel, peab sisenema süsteemi, kus ta saab kinnitada elektroonilise konossementi andmeid. Lisaks sellele saab laevaomanik süsteemist kronoloogilise väljavõtte elektroonilise konossementi loomise kohta ning kinnitus osapoolelt, et konossement on korrektselt täidetud ja väljastatud. Pärast seda peab laevaomanik teatama konossementi väljastamisest laevakaptenile ja laeva agendile. Laevakapten või laeva agent peab elektroonilise konossementi väljastajaga tegema kindlaks, kuidas tuvastatakse isik, kellele tuleb väljastada kaup.

Kasutades essDOCS süsteemi peab kaubasaatja andma piisavalt detailse informatsiooni isiku kohta, kes on on kauba saaja ja kes on kauba lossimise instruktiinide andja. Seda isikut või neid isikuid märgitakse süsteemis ning neid tuvastatakse kokkulepitud dokumentide alusel. Süsteemi abil saab vedaja või prahtija kontrollida, et kõik sisestatud informatsioon oleks korrektne. Samuti kinnitatakse süsteemi, et kogu informatsioon on kooskõlas kokkulepituga.

Elektrooniline konossement võimaldab saata kaupa ilma, et koheselt oleks vaja väljastada ka konossement. Elektrooniline konossement on võimeline läbima kogu tarneahela palju kiiremini, kui paberkanda versioon. Elektroonilist konossementi on võimalik luua ja väljastada koos kõikide kontrollidega 13 minutiga, mis tähendab et seda võib teoreetiliselt koostada siis, kui laev on lossimissadamasse jõudmas. Elektroonilise konossementi kasutamine võimaldab teostada kauba lossimise originaalse dokumendi alusel. Kauba lossimine garantiikirja alusel on riskantne tegevus. P&I klubid et kata kahjud, mis tekivad kaubaga lossimisel garantiikirja alusel.

3.5.1. Elektroonilise konossementi asendamine paberkandja konossementiga

Kui paberkandja versioon on vajalik, siis asendatakse elektrooniline versioon paberversiooniga. BOLERO süsteemis on lubatud elektroonilise konossementi hoidjal taotleda asendus versioon traditsioonilise paberkandja konossementi kujul. Kehtib nõue, et elektrooniline konossement on võimalik välja vahetada ainult juhul, kui on konossementi vahetus aktsepteeritud vedaja poolt. Vedaja poolt elektroonilise konossementi vahetamise aktsepteerimisel on kõik vedaja õigused kaitstud ja paberkandja konossementi väljastamisel tühistub elektrooniline dokument. Korrektses süsteemi kasutamise korral, ei ole võimalik kasutada üheaegselt elektrooniline ja paberkandja konossement.

essDOCSi elektroonilise konossementi hoidja saab sama moodi nagu ka BOLEROS küsida konossementi välja printitud versioonis. Pärast paber kandja konossementi väljastamist vedajale, süsteemis blokeeritakse elektrooniline konossement. Sellise tegevusega välditakse elektroonilise ja paber kandja konossementi paralleelset kasutamist. Vedaja või tema agent saavad konossementi PDF formaadis. Kasutades Print Converti konossementi allkirjastamiseks blokeerib see elektroonilise konossementi, pärast seda kui paber kandja konossement on välja printitud.

Sellisel juhul, kui välja printitud versioon on vedaja käes, siis elektrooniline konossement blokeeritakse, vältimaks tegevust selle dokumendiga. Vedaja saab konossementi pdf formaadis ja kumbki kas vedaja ise või tema agent saavas selle allkirjastada. Niipea kui vedaja või agent tegutseb Print Convertiga, originaalne elektrooniline konossement annuleeritakse süsteemis. Pärast seda, paber kandja konossement funktsioneerib originaalina ja protsess kulgeb vedaja jaoks sama moodi, nagu oleks paber kandja konossement välja antud kohe alguses. Nagu ka BOLEROS, ei eksisteeri samaaegselt elektroonilist ja paber kandja originaalset konossementi.

3.6. Elektrooniline konossement ja garantiikirj

Laevaomanik on kohustatud üle andma veetud kaupa osapooltele, kes esitab lossimissadamas originaalse konossementi, kas paber kandja või osapoolte kokkuleppel elektroonilise konossementi. Praktikas on juhtumeid kui konossement ei jõua kohele kaubaga samal ajal, siis võidakse kauba väljastamiseks kasutada garantiikirja, kuid tavaliselt sellega võtab vedaja enda peale suure riski. Garantiikirja aktsepteerimine ei tee lossimisorderi seaduslikuks. See võib anda lihtsa kaitse laevaomanikule, tema vastu esitatud vale kauba väljastamise hagi korral, mis on esitatud õige kaubaomaniku poolt. P&I klubid ei kata laevaomaniku kahjud, kui lossimine toimus garantiikirja alusel, kuna aktsepteerides garantiikirja laevaomanik võtab enda peale riski, mida ta pole kohustatud enda peale võtma. Elektroonilise konossementi kasutamine ei tühista seda reeglit.

Siiski, risk et elektrooniline konossement ei jõua kaubaga samal ajal lossimissadamasse on väga väike. Juhul on kauba omandiõiguste ülevõtte toimus vaieldava konossementi alusel ning oli kasutatud essDOCS või BOLERO süsteemi, siis elektrooniline konossement on hetkega salvestatud ja kantud turvalisse registrisse, kuhu

laevaomanik või vedaja omavad ligipääsu. Laeva saabumisel lossimissadamasse, on laevaomanikul teada lõplik kaubasaaja, kes on kohustatud andma kohase ja täieliku lossimis korralduse vedajale.

3.7. Elektrooniliste konossementide esmakordne õnnestunud kasutamine laevade töökorralduse vormide järgi

3.7.1. Tramplaevanduses

28 veebruaril 2013 CargoDocs koostöös Cargilliga korraldasid esimese taravilja veo elektroonilise konossementi alusel Houstonist (USA) Veracruz (Mehhiko) ning veoks kasutati UBC BREMEN laeva. Elektrooniline konossement oli koostatud Cargill Reserve Terminali poolt ja üle vaadatud vedaja poolt New Yorgis, kaubasaatja poolt Minnerapolises ja kaubasaaja poolt Mexico Citys, pärast mida oli allkirjastatud ja välja antud kaubasaatjale. Kõik elektroonilised konossementid olid üle antud vedajale 19 minuti jooksul, sellest ajast kui konossement väljastati. Kuigi reisi pikkus oli kõigest kaks päeva, ei kasutatud kauba lossimiseks garantiikirja vaid kogu protsess sadamas toimus originaalse elektroonilise konossementi alusel. Tavalise paber kandja konossementi kasutamise korral, poleks võimalik teostada kauba lossimine originaalse konossementi alusel. (opmin-eesdocs, 2013a)

Juunis 2013 toimus esmakordselt sojaubade vedu Rosariost (Argentina) Hispaaniasse elektrooniliste konossementide alusel ning veoks kasutati Avral laev. Sellele järgnes ka teine vedu Argentiinast Prantsusmaale laeval Captain Antonis. (Goulanris, 2013)

Aastal 2013 okstoobris BHP Billiton, Royal Bank of Scotland (RBS), Westpac Banking Corporation, Cargill ja Minerva Marine ühises koostöös korraldasid rauamaagi veo Austraaliast Hiinasse kasutades essDOCS elektroonilist konossementi ja eUCP Presentation lahendust. Elektrooniline konossement oli koostatud BHP Billiton poolt Singapurist. Dokument oli kinnitatud, allkirjastatud ja välja antud Minerva Marine nimel Wilhelemsen Ships Services poolt Hedland Sadamas, Austraalias. BHP Billiton koostas kõik vajalikud dokumentide originaalid elektrooniliselt CargoDocs süsteemis ja andis need üle elektrooniliselt RBSile vastavalt eUCP600 akreditiivile. Kui nad olid aktsepteeritud, edastati dokumentid elektrooniliselt Westpacile, pärast mida olid edastatud ostale, Cargill. Aeg, mis kulus elektroonilise konossementi koostamiseks, kinnitamiseks, allkirjastamiseks ja väljastamiseks, kuid ka kogu vajaliku dokumentatsiooni koostamiseks ja edasi andmiseks

RBSile ning pangalt kinnituse saamiseks, kulus kõigest üks tund. RBS esitas elektroonilised dokumendid Westpac Banking Corporationile Singapuris, mis on väljastaja pank, järgmisel tööpäeval. Westpac edastas elektroonilised dokumendid ostjale Cargill. Kogu protseduuri täitmine võtis aega neli päeva ja 100% originaalsetest dokumentidest, mis olid vajalikud vastavalt akreditiivile, olid esitatud originaalidena elektrooniliselt. (opmin-essdocs, 2013b)

Esimene teravilja eksport Venemaalt, kasutades elektroonilist konossementi, toimus veebruaris aastal 2014, mil Novorossiyskist eksporditi kaup Mehhikosse, kasutades essDOCS süsteemi. Eksporditud kaup oli jahvatatud nisu ja selle kogus oli 44000 tonni, mis lossiti Veracruzas. Elektrooniline konossement oli koostatud ekspediitori poolt ning allkirjastatud ja väljastatud agendi poolt ja kaubasaajaks oli ettevõtte Mehhikos. (Demetriou, 2014a)

Cargill sai edukalt tehtud impordi Jaapanisse märtsis aastal 2014, kasutades essDOCS elektroonilise konossementi lahendust. Saadeti koosnes 23 000 tonnist maisist ja 13 000 tonnist sojaubadest, mis olid veetud IONIC laeval. Elektrooniline konossement oli koostatud Cargill meeskonna poolt Mineapolises ja hiljem oli aktsepteeritud laevaomaniku ja prahtija poolt. Dokument oli allkirjastatud ja väljastatud laevaomaniku poolt kapteni nimel. (Demetriou, 2014b)

Aastal 2014 mai kuus sai edukalt lõpetatud ettevõtte Bunge poolt korraldatud reise seeria, mis koosnes neljast reisist ja mis toimus esmakordselt elektroonilise konossementi alusel. Kaup, sojauba, eksporditi Barsiilisast Itaaliasse, kaks korda Hispaaniasse ja Vietnami. essDOCSi jaoks toimus esmakordselt eksport Brasiiliast Vietnami. (Demetriou, 2014c)

Esmakordselt toimus aastal 2014 maikuu päevalilleõli vedu, 12600 tonni, Musta mere piirkonnast Rotterdami. Elektrooniline konossement oli koostatud ekspediitori poolt seejärel kinnitatud kaubasaatja, vedaja ja kaubasaaja poolt. Hiljem oli konossement allkirjastatud laevaomaniku poolt ja väljastatud laevaagendi poolt. (Demetriou, 2014d)

8. oktoobril 2015 kinnitati CargoDocsi poolt, et esmakordselt oli kasutatud elektroonilist konossementi kauba saatmisel Panamasse. Kauba saatjaks oli essDocsi suurim põllumajandus klient. Kaubaks oli sojajahu, kollane mais ja kuivatatud destilleeritud teravili, mis veeti Louisianast (USA) Cristobalasse (Panama). (Demetriou, 2015)

3.7.2. Liinilaevanduses

Aastal 2014 märtsis teostati esimene konteiner liinivedu elektroonilise konossementi alusel. Konossement oli väljastatud NYK Line poolt kasutades essDOCS süsteemi ja kaupa vedas Vancouver Bridge laev. NYK Line elektrooniline konossement oli väljastatud ekspediitorile, kes lisas vajalikud dokumendid elektroonilisel kujul ja edastas nad American Trade Finance Banka. Pärast ülevaate tegemist, American Bank esitas elektrooniliselt kõik dokumendid dokumentide väljastaja pangale, China CITIC Bank. Viimane teostas dokumentide ülevaate ja aktsepteeris need eUCP akreditiivi tingimustel ning hiljem edastas originaalsed elektroonilised dokumendid Wuhan XinLianCHuang Plasticsile, kes edastas elektroonilise konossementi liinivedajale NYK ja pärast sai oma kauba kätte Shanghai sadamas. (Demetriou, 2014e)

4. ELEKTROONILISTE DOKUMENTIDE KASUTAMINE EESTIS

4.1. Elektrooniliste dokumentide kasutamine Hapag-Lloyd AS Eestis

Autor läbis erialalise praktika Hapag-Lloyd AS agenteerimis ettevõttes Tallina kontoris ning teostas uuringu kasutatavatest dokumentidest ja korraldas intervjuu töötajaga, kes kõige rohkem puutub kokku elektrooniliste dokumentidega. Töötajale esitatud küsimused on välja toodud Lisa 2. Ettevõttes allkirjastatakse elektrooniliselt manifest ja väljastamiskorraldus. Kliendi soovil võidakse väljastada ka mereveokiri elektrooniliselt. Konossementi väljastamine toimub ainult paber kandja versioonis.

Manifestid allkirjastatakse ID-kaardiga, kasutades ID-kaardi lugejat ning töötajal on selleks vaja omada kehtivaid paroole. Samuti erineb ka impordi ja ekspordi osakondade tööprotsess.

Impordi osakonnas töötaja allkirjastab manifesti ID-kaariga ja ka väljastamiskorraldused igale kliendile eraldi. Pärast allkirjastamist saadab süsteem automaatselt kirja kliendile.

Ekspordi osakonnas toimub ainult manifestide allkirjastamine ID-kaardiga. Kuna töötaja tööpetsiifika erineb impordi osakonna tööpetsiifikat ja väljastamiskorraldusi pole vaja kliendile saata, siis ka nende allkirjastamine pole vajalik. Üheks tööülesandeks ekspordiosakonna töötajal on tühjade konteinerite väljastamine kliendile. Kuna klient teostab kauba laadimise konteinerisse iseseisvalt ja töötajal pole realselt võimalik kontrollida iga konteineri tegelikku sisu, siis Hapag-Lloyd ei väljasta konossemente märkela *clean on board*.

Ettevõttes on kasutusel mereveokiri, orderkonossement ja nimelinekonossement. Mereveokirja võidakse väljastada kliendile tema soovil skaneerituna elektroonilise posti teel, kuna see dokument ei oma väärtpaberi funktsiooni, siis erilist kaitset see ei vaja. Tabelis 2 on välja toodud võrdlus ettevõttes kasutusel oleva konossementide ja mereveokirja vahel.

Table 2. Ettevõttes kasutusel oleva konossementi ja mereveokirja võrdlus

Originaalne konossement		Mereveokiri
Üleantav väärtpaper.		On tõendiks, et kaup on veoks vastu võtteud. Dokumendi füüsiline esitamine kauba kättesaamiseks pole vajalik.
Kaubaomandiõigus võib olla üle antud, kuid kätte saab kauba see klient, kes esitab originaalse konossementi.		Kaubaomandiõigus ei saa olla üle antud, see on nimeline dokument.
Võib olla väljastatud kindlale kaubasaajale. ↓	Võib olla väljastatud ilma kindla kaubasaajata. ↓	Võimaldab kauba kohaletoimetamist ainult kindlale kaubasaajale.
Nimeline konossement	Orderkonossement	
Peab olema korrektset allkirjastatud kindla isiku poolt ja elektrooniline edastamine pole võimalik.		Tavaliselt edastatakse elektroonilisel teel.

Allikas: Autori koostatud

4.2. Elektroonilise konossementi kasutamine transpordiettevõtetes Eestis

Tallinna Sadamas on viis konteinerivedude regulaarliini ja nendeks on: CMA CGM, Hapag-Lloyd, Maersk Line/Seago Line, MSC, Unifeeder. Autor koostas küsimustiku (Lisa 1) nende ettevõtete töötajate jaoks, et välja selgitada, kas nendes ettevõtetes kasutatakse või plaanitakse rakendada elektroonilise konossementi kasutamist.

Küsimustikule vastasid järgmised firmad, kellel on regulaarliinid Tallinna Sadamas:

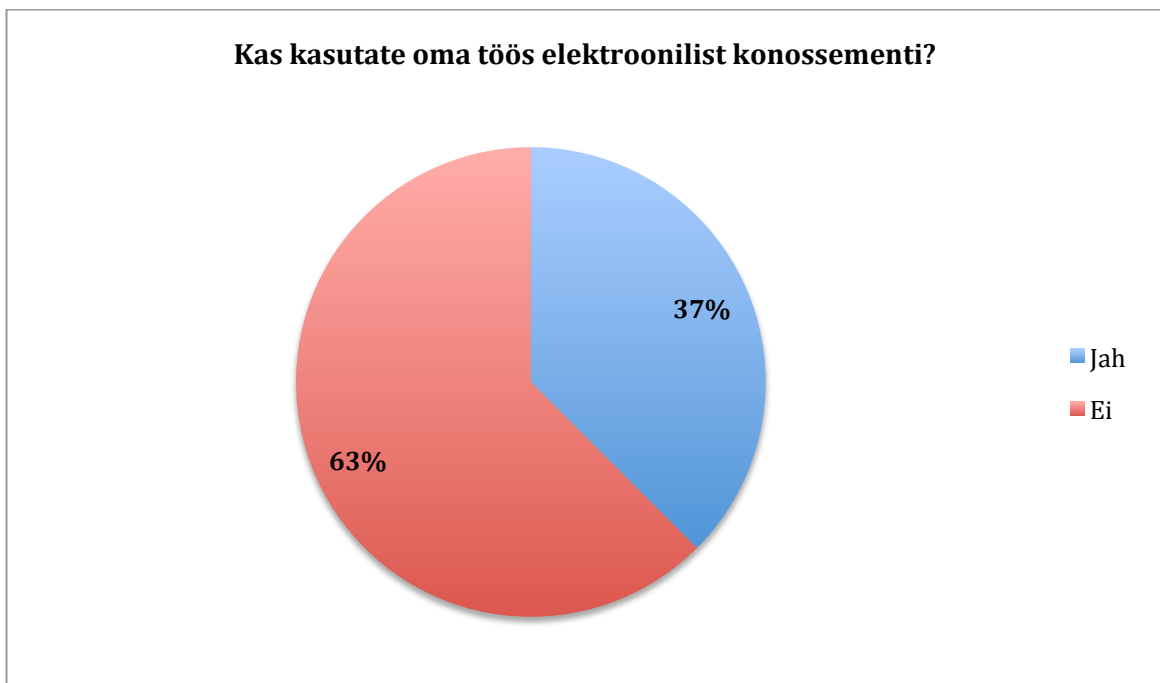
- Ookeani Konteinerivedude OÜ, mis on Hapag-Lloydi agenteerimisettevõtte Baltiiriikides ja Venemaal;
- Maersk Eesti AS, mis on maailma suurim konteinerliinivedude ettevõtte;
- Unifeeder A/S Eesti Filiaal, kellel toimuvad regulaarsed liinivedud Tallinna Sadamasse;
- CMA CGM,
- MSC Eesti AS.

Lisaks ettevõtetele, kes on esindatud Tallinna Sadamas regulaarliinidena, läbisid küsitlust ka järgmised ettevõtted:

- CF&S A/S Eesti Filiaal, mille peakontor asub Eestis ning nad pakuvad erinevaid logistikateenuseid;
- APL Agencies Estonia OÜ,
- Omega Shipping Baltic OÜ on ametlik OOCL (*Orient Overseas Container Lines Ltd*) agent Eestis.

Küsimustikule vastas kokku 8 inimest erinevatest ettevõtetest. Positiivne oli see, et kõik Tallinna Sadamas olevad konteinervedude regulaarliinide töötajad vastasid küsimustikule, kuid kahjuks mitte kõik maailma top 20 kuuluvad suurimad konteinerliinilaevanduse ettevõtete töötajad olid valmis vastama küsimustikule. Sellegi poolest on peamine eesmärk täidetud ja tähtsamad regulaarliinid, mis esinevad Tallinna Sadamas on tagasiside andnud. Küsimustik oli anonüümne.

Järgmisena oli küsimus elektroonilise konossementi kasutamise kohta ja joonisel 3 on toodud välja vastuse tulemused. Selle küsimuse eesmärgiks on välja selgitada, kui paljud Eesti ettevõtted kasutavad oma töös elektroonilist konossementi.

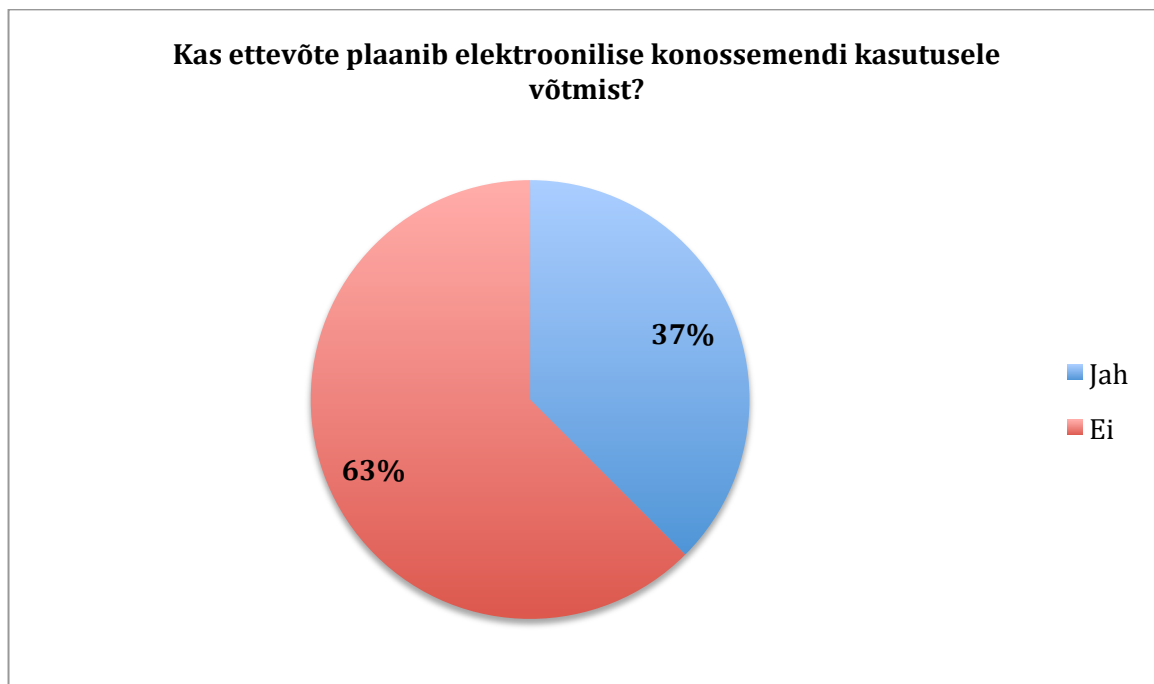


Joonis 3. Elektroonilise konossementi kasutamine Eesti ettevõtetes

Allikas: Autori koostatud

Tuleb välja, et kaheksast kahes ettevõttes on juba kasutusel elektrooniline konossement. Kuigi tuli välja ka see, et seda kasutatakse ettevõtet siseses süsteemis ning kolmandat osapoolt pole töösse kaasatud. Seega üheks põhjuseks, miks elektroonilise konossementi kasutuselvõtt on aeglane, on suuremate ettevõtete oma süsteemide kasutamine, mis raskendab luua standartiseeritud elektroonilise konossementi kasutamist üle maailma.

Eelmises küsimuses selgus et, mõned ettevõtet on juba kasutusele võtnud elektroonilise konossementi, kuid suurem osa kasutab ainult paberkandja versiooni. Järgmise küsimusega (joonis 4) selgitas autor välja kui palju ettevõtetid plaanivad kasutusele võtta elektroonilise konossementi.



Joonis 4. Elektroonilise konossementi kasutuselevõtmine lähiperspektiivis

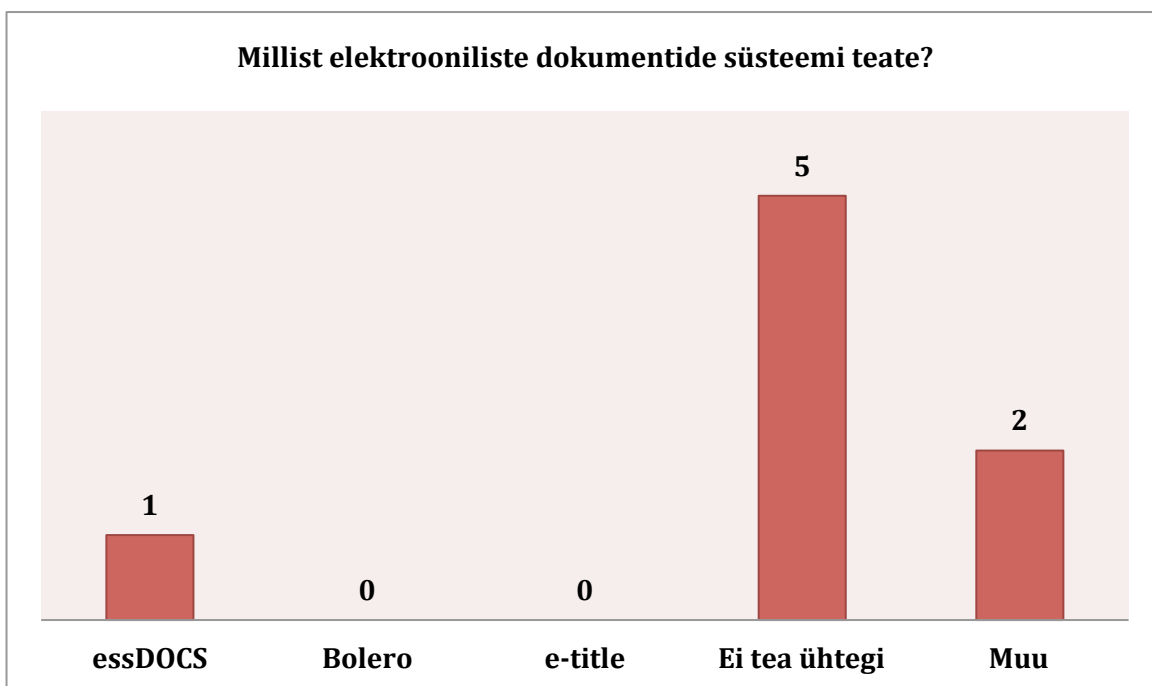
Allikas: Autori koostatud

Tuli välja, et üle poolte vastajatest ei plaani lähiajal elektroonilise konossementi kasutuselevõtmist, mis näitab ettevõtete konservatiivsete meetodite kasutamise eelistamist või ei nähta antud ajahetkel vajadust elektroonilisele dokumentatsioonile üleminekut. Tähtis on aru saada, et ainult elektroonilisele konossementile ülemineku pole võimalik, kuna tuleb arvestada ka sellega, et siis kõik teised kasutusel olevad dokumendid peavad olema elektroonilisel kujul. Kõige tähtsam on elektroonilise konossementi kasutamisel elektrooniline akreditiiv, milleta pole elektroonilise konossementide kasutamine BOLERO ja essDOCS süsteemides võimalik.

Kuigi BOLERO ja essDOCS pole loonud eraldi tarkvara elektrooniliste dokumentide kasutamiseks ja see toimib tavalise brouseriga, siis selle süsteemi testimine ja käivitamine riigis on kallid. Enne seda kui elektroonilist konossementi saab võtta kasutusele, peab seda

hoolikalt testima ning ka riigi toll peab aktsepteerima süsteemi kasutamiset ekspordi või impordi jaoks.

Töötajate teadmised olemasolevate elektrooniliste konossementide süsteemide kohta on väga halvad. Tingitud on see ka sellest, et ettevõtet antud hetkel suuremas osas ei plaani elektroonilisi konossemente kasutusele võtta ning süsteemide teadmine pole töö tegemiseks vajalik. Kaks vastajat kaheksast antsid vastuseks, et teavad ettevõtte sisest süsteemi. Vastuste tulemus on välja toodud joonisel 5.



Joonis 5. Töötajate teadlikus elektrooniliste konossementide süsteemide kohta

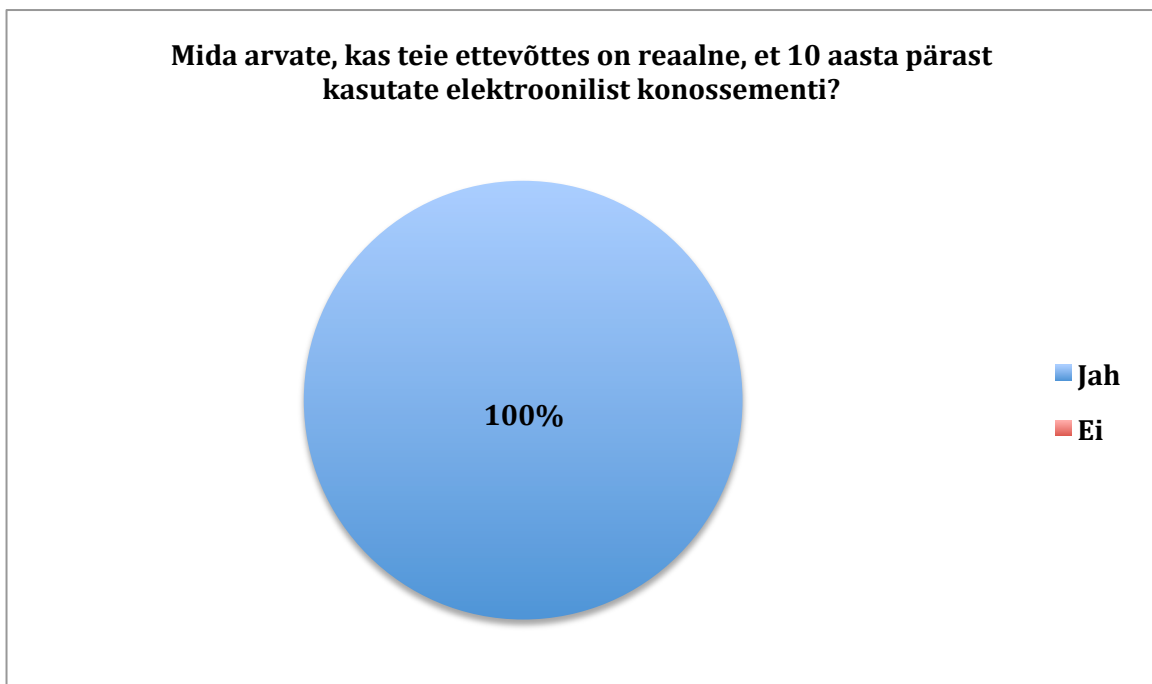
Allikas: Autori koostatud

Kõikidest vastajatest ainult üks teadis P&I klubide poolt aktsepteeritud süsteemi ja kaks vastajat väitsid, et neil on ettevõtte sisene süsteem, millest saab järeldada, et suurimad konteinerliiviveo ettevõtted loovad ise enalde süsteemi elektroonilise konossementi kasutamiseks ning ei vaja selle jaoks kolmandat osapoolt. Ülejäänud vastajad ei teadnud mitte ühtegi süsteemi.

Töö käigus toimunud uuringu tulemusena saab väita, et liinilaevanduses, eriti top 10 suurimat ettevõtet eelistavad enda kasutuses olevat süsteemi ja kolmanda osapoolte dokumentide koostamiseks nad enda töösse kaasata ei soovi. Seega tänaseks päevaks P&I

klubide poolt aktsepteeritud süsteemid on aktuaalsed tramplaevanduses ja väiksemate liinivedudega tegelevate ettevõtetele.

Selgitamaks transpordiettevõtete töötajate valmidust võtma kasutusele kümne aasta perspektiivis elektroonilise konossementi selgus, et kõik vastajad arvavad et see on võimalik (joonis 6). Tulemus on hea, kuna tänapäeval on isegi suuretamates Eestis liinikonteinervedudega tegelevates ettevõtetes skeptiline suhtumine elektroonilise konossementi kasutamise kohta.



Joonis 6. Transpordiettevõtete spetsialistide valmidus võtta kasutusele elektroonilise konossementi

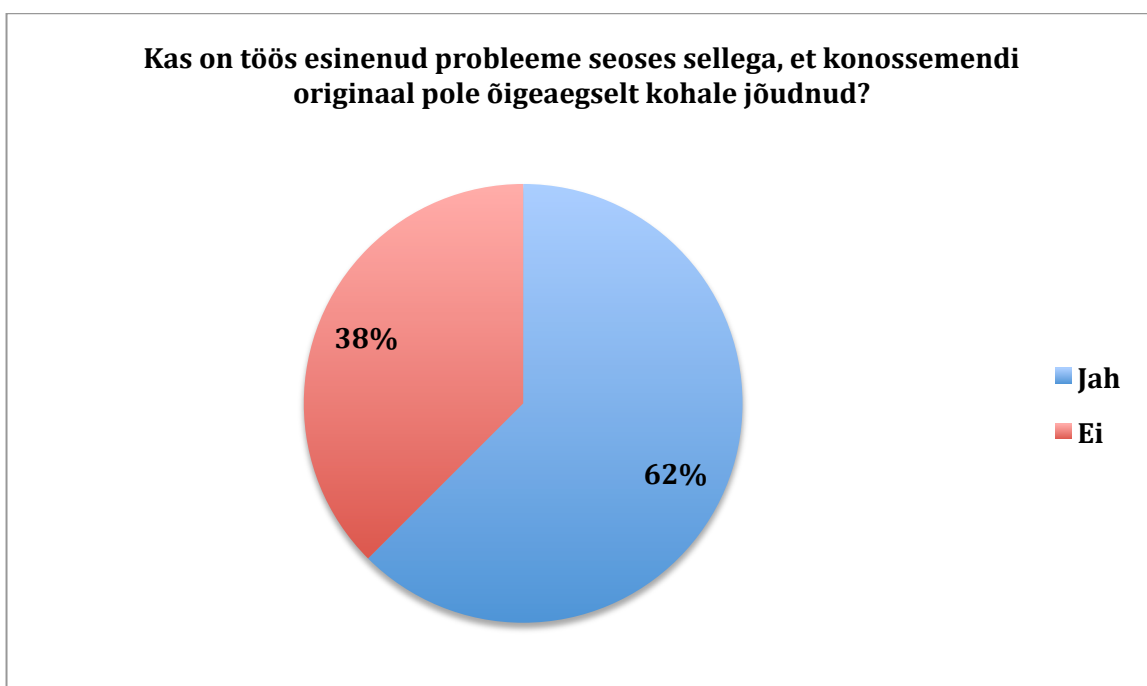
Allikas: Autori koostatud

Selle küsimuse saadud tulemuste alusel saab järeldada, et töötajad ei välista võimalust hakata tulevikus kasutama elektroonilist konossementi. Sellegi poolest tänapäeval on transpordiettevõtetes suhtumine elektroonilistesse konossementidesse küllaldki skeptiline ja paljud spetsialistid ei kujuta ette kuidas oleks võimalik elektroonilist konossementi praktikas kasutusele võtta.

Üheks suureks takistuseks uue süsteemi rakendamiseks on selle maksumus ja ajahulk, mis kulub uue süsteemi rakendamiseks ning kasutamise optimiseerimiseks. Kuigi

traditsioonilise konossementi puhul esineb mitmeid puudusi, mis aeglustavad kauba liikumist tarneahelas, eelistatakse veel kasutada konservatiivset ja tuntud dokumentatsiooni vormi.

Töös käsitleb autor garantiikirjade teemat, mille põhjuseks on paberkanda konossementide aeglane liikumine ja mille tulemusena lühireisidel tuleb lossida kaup välja garantiikirja alusel, vältimaks seisakuid. Selline tegevus on väga riskantne. Elektroonilisel konossementil on suur eelis, kuna see jõuab üldjuhul õigeaegselt kohale. Järgmise küsimusena soovis autor selgeks teha, kui suur on töötajate osakaal, kellel esines töökäigus probleeme, et paberkandja konossement pole õigeaegselt kohale jõudnud (joonis 7).



Joonis 7. Töötajad, kellel on esinenud probleeme konossementi mitte õigeaegse kohale jõudmise tõttu

Allikas: Autori koostatud

62% vastajatest väitsid, et neil on esinenud töös probleeme, kuna originaalne konossement pole õigeaegselt kohale jõudnud.

5. TULEMUSED JA JÄRELDUSED

Uurimise käigus selgus, et elektroonilisel konossementil on mitu mõjukat eelist. Elektrooniline konossement on palju mobiilsem kasutuses ning selle edastamise kiirus on kordades suurem. Tänu sellele pole vaja kaupa lossida garantiikirja alusel, kuna tõenäosus, et elektrooniline konossement ei jõua õigeks ajaks kohale on minimaalne. See tähendab, et väheneb tunduvalt kauba seisaku oht. Küsitluse käigus selgus, et rohkem kui pooltel vastajatest esinesid töökäigus raskused seoses paber kandja konossementi mitte õigeaegse kohalejõudmisega. Sellest tulenevalt võib järeldada, et võttes kasutusele konossement elektroonilisel kujul, saab lahendada selle probleemi.

Elektrooniline konossement on palju turvalisem, kuna paber kandja konossementi on palju kergem võltsida. Kuigi on oht küberrünnakute ees, on siiski elektroonilise konossementi eelis palju suurem, kuna paberkonossement saadetakse ühest kohast teise postiga ning kogu see aeg, mil konossement on teel, asub ta suure ohu all. Tahtlikult või tahtmata võib kiri kaotsi minna ja mitte sihtpunkti jõuda. Tänapäeva tehnoloogiad võimaldavad väga kergesti võltsida paber kandja konossementi.

Uuringu käigus selgus, et BOLERO ja essDOCS süsteemid pööravad suuremat tähelepanu elektroonilise konossementi arendamisele tramplaevanduses. Üheks mõjuvaimaks põhjuseks on see, et suured konteinerliinilaevandus ettevõtted ei taha sõltuda ega teha koostööd kolmanda osapoolega. Pealegi on igas suuremas ettevõttes kasutusel oma süsteem, mis on arendatud ja kujundatud iga ettevõtte poolt eraldi. Mõned suurimad konteinerliiniveoga tegelevad ettevõtted testivad enda süsteemis elektrooniliste konossementide kasutamist.

Suurtemateks takistusteks elektrooniliste konossementide laialdaseks kasutamiseks on puudulik ühine õiguslik raamistik, mis võimaldaks elektroonilist konossementi kasutada kõikides riikides võrdselt. BIMCO on välja andnud klauslid elektrooniliste konossementide kohta ajaprahilepingute jaoks ja aastal 2015 oli välja antud NYPE 2015, mis on viimane versioon ajaprahilepingu kohta.

Suured ettevõtted eelistavad kasutada enda poolt loodud IT süsteemi ja mitte kaasata ärisse kolmandat osapoolt, kelleks võib olla elektrooniliste dokumentide süsteemi pakkuja. Esiteks on suurtel firmadel juba loodud ettevõtte sisene süsteem ning täiesti uut süsteemi kasutusele võtta ei soovita. Mõned konteinerliinivedajad testivad ja üritavad rakendada elektrooniliste konossementide süsteemi juba olemasoleval platvormil. Seoses sellega puudub ühine lähenemine elektrooniliste konossementide suhtes.

Merendusvaldkonna konservatiivsus ja merendusspetsialistide jaoks aastakümnetega välja töötatud tööprotsess annab kindlustunnet kauba transportimise korraldamisel. Küsitluse andmetel on kõik osalejad vastanu, et elektroonilise konossementi kasutamine on võimalik kümne aasta pärast. Tänapäeval pole elektrooniliste konossementide kasutamine laialdaselt levinud.

KOKKUVÕTE

Antud töö eesmärgiks oli uurida probleemie, mis on seotud elektroonilise konossementi ja mereveokirja kasutamisega ning selle arengusuundi erinevatel laevade töökorraldus vormidel. Küsimused, millele autor otsis vastuseid olid järgmised:

1. Millised on elektroonilise konossementi eelised ja puudused võrreldes paberandja versiooniga?
2. Kuidas toimub elektroonilise konossementi areng vastavalt laevade töökorraldus vormidele?
3. Millised on takistavad tegurid, mis ei võimalda laialdaselt kasutada elektroonilist konossementi?

Töö teoreetiline osa põhines merendusvaldkonnas tuntud autorite seisukohale. Esmalt käsitleb autor konossementi funktsioone ja liike, mida on tähtis teada käesoleva töö mõistmiseks. Järgmisena uuris autor akreditiivi, kuna uuringu käigus selgus, et akreditiiv on väga tähtis elektroonilise konossementi tööprotsessi mõistmiseks. Edasi kirjeldab autor töös elektroonilise konossementi kasutamist, õigusliku raamistiku ning elektroonilise konossementi õnnestunud kasutamist laeva töökorraldus vormide järgi.

Teooria ja praktika võrdlemiseks teostas autor küsitluse suurimatele liinikonteinervedude ettevõtetele, mille käigus selgus, et merendusvaldkonna konservatiivsus ja merendusspetsialistide jaoks aastakümnetega välja töötatud tööprotsess annab kindlustunnet kauba transportimise korraldamisel. Küsitluse andmetel on kõik osalejad vastanu, et elektroonilise konossementi kasutamine on võimalik kümne aasta pärast.

Suurimateks probleemideks ühise elektroonilise konossementi süsteemi loomiseks on puudulik ühine õigusraamistik ja konteinerliinilaevanduse suurimate ettevõtete juba olemasolevad IT süsteemid, mida ei soovita kellegagi jagada ega ka kaasata kolmandat osapoolt elektroonilise konossementi süsteemi loomiseks.

Aastal 1990 avaldas *Comite Maritime International* (CMI) reeglid, mis puudutavad elektroonilise konossementi kasutamist. Reeglid pole kellelegi kohustuslikud vaid on mõeldud nenedele, kes sooviksid kasutada kauba veol elektroonilist konossementi. Ainuke

ajaprahileping kus on kohe sees klausel elektroonilise konossementi kohta on NYPE 2015, mis oli välja antud BIMCO poolt, koostöös Laevabrokerite ja Agentide Assotsiatsiooniga (ASBA – Association of Shipbrokers and Agents) ning Singapore Maritime Foundation (SMF). BIMCO väljastas klauslid ajaprahilepingu kohta, mis puudutavad elektroonilise konossementi kasutamist.

Rotterdami reeglid olid esmakordselt avalikustatud 2008 aasta detsembris ja allkirjastatud 2009 aasta septembris, kuid tänapäevani pole jõustunud. Rotterdami konventsiooni eesmärgiks oli luua ühised reeglid multimodaalse transpordi jaoks. Suur tähelepanu oli pööratud elektroonilistele dokumentidele, kaasa arvatud elektroonilisele konossementile. Tänapäevani pole need reeglid jõustunud ja vedajad eelistavad kasutada Hague–Visby reegleid, kuid nendes pole reguleeritud elektrooniliste konossementide kasutamine.

Maailma suurimad konteinerliiniettevõtetel on turvalisuse mõttes arendanud enda firma siseseid programme. Seoses sellega puudub neil soov seostada ettevõtte sisest IT süsteemi võõra süsteemiga. Põhjuseks on küberrünnakute kartus. Paljud ettevõtetel eelistavad rakendada elektroonilise konossementi süsteemi juba olemasolevasse IT süsteemi. Uuringu käigus selgus, et 37% vastajatest on töös kasutanud elektroonilist konossementi.

P&I klubide poolt on aktsepteeritud kolm süsteemi BOLERO, essDOCS ja e-Title. Töö käigus uuris autor BOLERO ja essDOCS süsteeme, kuna e-Title kohta on liiga vähe informatsiooni. Uuringu käigus selgus, et BOLERO ja essDOCS pööravad suuremat tähelepanu tramplaevandusele, kuna suured konteinerliinivedajad ei soovi kolmanda osapoole teenuseid konossementide kasutamiseks.

Elektrooniline konossement on kiirem, mobiilsem ja arvestades tänapäevaseid tehnoloogiaid, palju turvalisem kasutuses. Kuuekümnenda aasta jooksul on toimunud kiire areng tehnoloogias. Sellega arenesid laevade ja sadamate tehnoloogiad, kuid paber kandja konossementide kasutamine pole sellest ajast muutunud.

SUMMARY

ELECTRONIC BILL OF LADING AND SEA WAYBILL

Evelina Lichman

Bill of lading is one of the most important documents in the international maritime transport. Through ages and to this days paper bill of lading is document which is:

- A receipt of goods, what means that the quality and quantity of goods are confirmed by carrier;
- A document what certifies that the contract of carriage exist. The bill of lading constitutes a contract of carriage. This means that the bill of lading is only an evidence of the contract – it is not the contract itself.
- A document, which allows the consignee to receive a cargo from port of discharge.
- A document of Title, which means that who has the original bill of lading, has also all rights to the goods.

Many efforts have been made to bring into existence negotiable electronic bills of lading that would replicate all the functions of paper bill of lading and what would be acceptable to all parties of the maritime trade. The aim of this work was to analyse the problems what relate with the usage of electronic bill of lading and find out what is the main course of development.

The key questions of this work are:

- What are the positive and negative sides of the electronic bill of lading?
- How accur the development of the electronic bill of lading in tramp and line shipping?
- What barriers do not allow the worldwide use of electronic bill of lading?

Electronic bill of lading accomplishes all the functions of a traditional paper bill of lading. Non-negotiable and negotiable bills of lading can be issued electronically. Electronic bill of lading consist the information, what is usually in traditional bill of lading.

There are a several reasons why the development of the electronic bill of lading has been so slow. Electronic bills of lading have not received the full support and confidence of all the participants in international business. Biggest container liner shipping companies do not want to bring third part to their business. They prefer to develop their own IT system to not depend on somebody.

Legally, it is difficult to develop an electronic document what has the function of negotiability and therefore allows for transfer of ownership from the seller to the buyer by delivery. Also there is no internationally accepted standarts of using electronic documents. Every country has own legislation for electronic documents.

P&I clubs accept BOLERO, essDOCS and e-Title systems. During this work author studied two main systems BOLERO and essDOCS. e-Title is a new system and there is not enaught information available for research. The study revealed that BOLERO and essDOCS pay more attention to the tramp shipping, because the largest container shipping carriers prefer to not use the third party services to use electronic bills of lading.

The inquiry was made to connect the theory and practical sides of electronic bill of lading. The positive results were, that 100% of respondents answered, that it is possible to start using the electronic bill of lading in ten years. The biggest companie's workers are ready to start using the electronic bill of lading, what is the good sign for the future development.

Electronic bill of lading is faster and more mobile in use. In consideration of modern technologies electronic bill of lading is safer to use in everyday work. Last half century it was very fast development of technologies. Innovations in ship's building and port technologies cause the big development in maritime shipping industry. Ship's got faster and port's could load and discharge vessels much faster, than fifty years ago. From this time nothing changed only in bill of lading use.

VIIDATUD ALLIKAD

2015 Global 2000: The World's Largest Banks.

<http://www.forbes.com/sites/liyanchen/2015/05/06/2015-global-2000-the-worlds-largest-banks/#7c73139324f1> (09.03.2016)

Alphaliner – TOP 100.

<http://www.alphaliner.com/top100/> (30.03.2016)

Branch, A. E., Robarts, M. (2014). Branch's Elements of Shipping. 9th ed. New York: Routledge.

Braughen, S. (2015). Shipping Law. 6th ed. New York: Routledge.

Cargill expands use of CargoDocs eB/Ls for agricultural cargoes from South America to Europe.

<http://www.essdocs.com/press-room/cargill-expands-use-cargodocs-eb-ls-agricultural-cargoes-south-america-europe> (10.04.2016)

China COSCO Holding Company Limited.

<http://en.chinacosco.com/> (09.03.2016)

Cronican, W. P. (2013). Buyer Beware: Electronic Letters of Credit and the Need for Default Rules.

Davison, A. (2011). Electronic Records in Letters of Credit.

Demetriou, N. (2014a) First Black Sea Grain eB/L shipment using essDOCS.

<http://www.essdocs.com/blog/first-blac-sea-grain-eb-l> (10.03.2016)

Demetriou, N. (2014b). Cargill completes first grain shipment into Japan under essDOCS electronic bill of lading.

<http://www.essdocs.com/blog/first-grain-eb-l-used-in-japan> (10.03.2016)

Demetriou, N. (2014c). Bunge complete first shipments using essDOCS electronic bill of lading solution.

<http://www.essdocs.com/blog/bunge-first-use-of-eb-l> (10.03.2016)

Demetriou, N. (2014d). First use of CargoDocs electronic bill of lading in Vegoil trade.

<http://www.essdocs.com/blog/cargodocs-electronic-bill-of-lading-vegoil> (10.03.2016)

Demetriou, N. (2015). Panama embraces CargoDocs.

<http://www.essdocs.com/blog/panama-embraces-cargodocs> (10.03.2016)

Demetriou, N. (2014e). NYK Line goes live with first essDOCS Ocean Line electronic bill of lading.

<http://www.essdocs.com/press-room/nyk-line-goes-live-first-essdocs-ocean-line-electronic-bill-lading> (10.03.2016)

Eidast, A. (2007). Meretranspordi kommertsekspluatatsioon. Tallinn: Eesti Mereakadeemia (Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda).

Electronic Bills of Lading – Frequently Asked Questions,

https://www.bimco.org/Chartering/Bills_of_Lading/Electronic_Bills_of_Lading_FAQs.aspx (15.03.2016)

Fleet: NYK Group,

<http://www.nyk.com/english/profile/profile/fleet/> (09.03.2016)

Hanjin Shipping.

http://www.hanjin.com/hanjin/CUP_HOM_1001.do (09.03.2016)

NYK Group.

<http://www.nyk.com/english/group/> (09.03.2016)

Opmin-essdocs. (2013a) Cargill moves to operational use of CargoDocs for Bulkers with its first eB/Ls in grain shipment from USG to Mexico.

<http://www.essdocs.com/press-room/cargill-using-cargodocs-bulkers-grain-shipments> (25.02.2016)

Opmin-essdocs (2013b) First Iron Ore Trade completed successfully using essDOCS CargoDocs electronic bills of lading solution.

<http://www.essdocs.com/press-room/electronic-bill-of-lading-iron-ore-trade> (10.03.2016)

The World's Biggest Public Companies

<http://www.forbes.com/global2000/list/#tab:overall> (09.03.2016)

What is EDI?

<http://www.edibasics.com/what-is-edi/> (22.03.2016)

Todd, P. (2016). Principles of the Carriage of Goods by Sea. New York: Routledge.

Николаева, Л. Л. (2006). Коммерческая эксплуатация судна. Одесса: Фенікс.

LISAD

Lisa 1

Konossemendi kasutus ettevõttes

Tere!

Olen TTÜ Eesti Mereakadeemia viimase kursuse tudeng ja kirjutan lõputööd teemal "Elektroniline konossement ja mereveokiri". Oleksin väga tänulik, kui leiaksite paar minutit küsimustele vastamiseks.

Mis ettevõttes töötate? (ettevõtte nimi)

Lühike vastuse tekst

Kas kasutate oma töös elektroonilist konossementi?

- Jah
- Ei

Kas ettevõtte plaanib elektroonilise konossementi kasutusele

- Jah
- Ei

Lisa 1 järg

Millist elektrooniliste dokumentide süsteemi teate?

- essDOCS
- Bolero
- e-title
- Ei tea ühtegi
- Muu...

Mida arvate, kas teie ettevõttes on reaalne, et 10 aasta pärast kasutate elektroonilist konossementi?

- Jah
- Ei

Kas on töös esinenud probleeme seoses sellega, et konossementi originaal pole õigeaegselt kohale jõudnud?

- Jah
- Ei

Lisa 2

Ookeani Konteinervedude OÜ töötaja intervjuuküsimused

- Kas kasutate igapäevaselt elektroonilist konossementi?
- Milliseid dokumente kasutate elektrooniliselt?
- Millise süsteemiga elektroonilisi dokumente kasutate?
- Kas teil on vaja abovahendeid, et kasutada elektroonilisi dokumente, kui ja, siis milliseid?
- Kui palju aega võtab ühe elektroonilise dokumendi töötlemine?