

К ВОПРОСУ СОХРАНЕНИЯ ПРАВОВОЙ ПРИРОДЫ КОНОСАМЕНТА В ЦИФРОВУЮ ЭПОХУ

Кorableva Ирина Владимировна

Аспирант, Санкт-Петербургский государственный
экономический университет
irina.korableva@mail.ru

ON THE ISSUE OF THE MAINTENANCE OF THE LEGAL NATURE OF THE BILL OF LADING IN THE DIGITAL AGE

I. Korableva

Summary. The article examines the maintenance of the legal nature of the bill of lading when it is converted into electronic form. Attention is drawn to the difficulties with the maintenance of the function as a document of title for the electronic bill of lading. An approach is considered to preserve all the functions of a bill of lading by applying the principle of functional equivalence from the standpoint of the Rotterdam Rules, UNCITRAL model laws, and the BOLERO system. It is concluded that the priority in the development of the legal regulation of electronic bills of lading should be either the improvement of the Rotterdam Rules up to a level that would make them attractive for ratification by the majority of states, or a new international convention that will fix the legal status of an electronic bill of lading from the standpoint of performing all the functions of a paper bill of lading and thereby preserving its legal nature.

Keywords: bill of lading, electronic record, Rotterdam Rules, document of title, principle of functional equivalence, international sea shipping.

Аннотация. В статье исследуется сохранение правовой природы коносамента при его переводе в электронный вид. Обращается внимание на сложности, которые связаны с сохранением товарораспорядительной функции для электронного коносамента. Рассматривается подход к сохранению всех функций коносамента путем применения принципа функциональной эквивалентности с позиций Роттердамских правил, модельных законов ЮНСИТРАЛ, системы БОЛЕРО. Делается вывод, что приоритетом в развитии правового регулирования электронных коносаментов должны стать либо доработка Роттердамских Правил до уровня, который бы смог сделать их привлекательными для ратификации большинством государств, либо новая международная конвенция в которой будет закреплено правовое положение электронного коносамента с позиций выполнения им всех функций бумажного и тем самым сохранения его правовой природы.

Ключевые слова: коносамент, электронная запись, Роттердамские Правила, товарораспорядительный документ, принцип функциональной эквивалентности, международные морские перевозки.

Коносамент является уникальным по своей правовой природе документом, который уже несколько столетий несет в себе три функции: является доказательством постановки груза на борт судна, подтверждением наличия заключенного договора перевозки и, самое главное, является товарораспорядительной ценной бумагой, передача которой является передачей прав на транспортируемый груз.

Уникальность товарораспорядительной функции коносамента заключается в том, что продавец может перепродать товар, пока он находится в пути. Поскольку физически товар, пока он находится на судне в процессе морской перевозки, передать от продавца к покупателю невозможно, фактически передача коносамента является субститутом передачи самого товара. Данная функция коносамента многократно расширила возможности продавцов, позволив осуществлять неоднократную перепродажу товара, а также дала возможность использовать перевозимый товар в качестве залога, что сыграло немаловажную роль в развитии мировой торговли.

Традиционно коносамент имеет бумажную форму и с учетом ритма современной экономики это имеет ряд существенных недостатков и неудобств. Во-первых, сохраняется риск утраты коносамента и как следствие риск потери контроля над грузом у держателя коноса-

мента. Во-вторых, передача бумажного коносамента занимает определенное время, так как отправитель и грузополучатель физически находятся в разных местах. В-третьих, международные перевозки всегда связаны с таможенной очисткой товара. Сбор пакета документов для таможенного оформления должен происходить максимально быстро, а ожидание получения коносамента, особенно при коротком плече перевозки, может привести к дополнительным расходам, связанным с хранением в порту прибытия и платой за использование линейных контейнеров.

Последние несколько десятилетий сфера международных морских перевозок старается максимально использовать достижения в области информационных технологий.

Еще в семидесятые года XX века была внедрена система телекс-релизов, позволяющая сократить сроки обмена коносаментами между отправителем, перевозчиком и грузополучателем. Но при данном принципе обмена документами все равно сохраняется необходимость выпуска бумажного коносамента.

Современный этап развития общественных отношений ставит задачу отказа от бумажной формы коносамента и полного перевода его в электронный вид.

Данная задача имеет несколько подзадач. Необходимо обеспечить сохранение за электронным коносаментом всех функций, свойственных бумажному коносаменту, предоставить правомерный доступ к электронному коносаменту не только отправителю, перевозчику и грузополучателю, но также и третьим лицам, таким как таможенные органы (при процедурах таможенной очистки) и банки (при расчетах по аккредитиву).

Кроме того, распоряжение грузом ставится в полную зависимость от стабильности функционирования электронных систем.

Важной проблемой, возникающей при внедрении электронных коносаментов, как, например, отмечено Я.А. Каревым [3], является проблема их защиты от подделок, несмотря на наличие механизма шифрования, так как развитие полезных цифровых технологий всегда идет бок о бок с развитием вредоносных. В соответствии с существующей торговой практикой, бумажный коносамент выдается в виде комплекта из трех оригиналов, и перевозчик освобождается от ответственности, если он доставляет груз против предъявления любого из оригиналов. Что касается электронного коносамена, какой бы механизм ни использовался для его составления, хранения и передачи, перевозчику должна быть предоставлена такая же защита, которая была бы предоставлена ему, если бы он использовал бумажные коносаменты.

Поиском комплексного решения данной задачи занимаются ученые, законодатели различных государств и международные некоммерческие организации.

Можно выделить следующие вехи в решении данной задачи:

1990 год — разработка Международным Морским Комитетом (ММК) правил для электронных коносаментов [10], с подробным описанием механизма реализации товарораспорядительной функции коносамена в электронном виде.

Также в 1990 году вышла очередная редакция ИНКОТЕРМС, в которой Международная Торговая Палата (ICC), впервые закрепила договорную возможность замены коносамена электронными сообщениями (EDI message). Данные положения сохранены во всех последующих редакциях ИНКОТЕРМС [9].

1996 год — ЮНСИТРАЛ в «Модельном Законе об электронной торговле» [11] в ст. 16 и 17 предлагаются нормы регулирования электронных коносаментов.

1998 год — создание платформы «БОЛЕРО», продолжающей функционировать и сегодня, в которой нашла воплощение на практике реализация электронного до-

кументооборота в морских перевозках. Свод правил «БОЛЕРО», по сути, представляет собою многосторонний договор [6].

2001 год — ЮНСИТРАЛ разработан «Модельный закон об электронной подписи» [12]. Хотя данный закон не касается электронных коносаментов, он сыграл определенную роль в их эволюции. Это связано с тем, что электронные подписи требуются при выдаче и передаче электронных коносаментов.

Балтийский и Международный Морской Совет (БИМКО) также не остался в стороне от вопроса цифровизации коносамена, выпустив 2014 году «Положение об электронных коносаменах» [5].

2017 год — ЮНСИТРАЛ разработан «Типовой закон об электронных передаваемых записях» [13]. Данный закон направлен на обеспечение законного использования электронных передаваемых записей как внутри страны, так и за ее пределами и основан на принципах недискриминации в отношении использования электронных средств, функциональной эквивалентности и технологической нейтральности.

К сожалению, несмотря на прогрессивность выше-названных разработок в сфере правового регулирования международных морских перевозок, в силу статуса приведенных документов они не носят обязательный характер и применимы только при наличии на это обоюдной воли сторон перевозки. Кроме того, ни одно решение не является комплексным, учитывающим все аспекты использования электронного коносамена.

В сфере правового регулирования международных морских перевозок решающую роль играют международные договоры и Конвенции. Парадоксальным является тот факт, что в 2024 году основная Конвенция, ратифицированная большинством стран и являющаяся наиболее часто применимой при морских перевозках в наши дни, отметит свое столетие. Речь идет о Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года, также называемой Гагские Правила. Несмотря на то, что к данной Конвенции было подписано несколько дополняющих ее протоколов, последний из которых датируется 1979 годом, норм, регулирующих электронный документооборот в ней нет.

Вместо модернизации Гагских Правил с учетом процессов цифровизации экономики, усилия на международном уровне под эгидой ООН были направлены на создание принципиально новой конвенции. Таким образом были созданы Гамбургские и Роттердамские Правила [1,2].

Гамбургские правила ограничились лишь указанием на возможность совершения электронной подписи

на коносаменте, в то время как Роттердамские Правила уделили данному вопросу особое внимание.

Но редакцию Роттердамских Правил едва ли можно назвать удачной, поскольку одним из ее последствий является отказ от понятия «коносамент».

Конвенция вводит понятие «Транспортный документ». В самом определении данного понятия (п.14 ст.1) обозначены лишь две из трех функций коносамента. Товарораспорядительная функция отсутствует. Далее в п. 18 ст. 1 дается определение понятия «Транспортная электронная запись», также оставляющим товарораспорядительную функцию которой должен обладать коносамент как транспортный документ за рамками определения.

Данная проблема неоднократно поднималась в цивилистических исследованиях. Наиболее часто ученые приходят к выводу, что товарораспорядительная функция в Роттердамских Правилах не утрачена, а завуалирована путем введения в ст.1 таких понятий как «Оборотный транспортный документ», «Оборотная транспортная электронная запись», «Держатель» и закрепления принципа функциональной эквивалентности электронных и бумажных документов в п.8 Конвенции.

М. Голдби не считает такой подход к формулированию положений конвенции проблемой и обосновывает эту позицию двумя аргументами:

1. способность коносамента передавать право собственности как таковая не имеет прямого отношения к сторонам договора перевозки, отношения которых призвана регулировать настоящая Конвенция.
2. терминология, используемая в ст. 47, и слово «передача» используемое в ст. 51, в отношении прав, которые можно приобрести и передать, просто являясь держателем оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи, устанавливают совершенно четкие правила в отношении владения, и нет необходимости использовать термин «документ о праве собственности» для достижения этой цели [8].

Э. Даймонд утверждает, что важно не столько то, что держатель может контролировать запись, сколько то, что в любой момент времени есть только один держатель [7]. То есть, владелец оборотной электронной транспортной записи не может требовать доставки товаров от перевозчика или передачи записи, если есть другое лицо, заявляющее о том, что владеет той же записью, соответственно права на электронную запись являются исключительными.

Принцип функциональной эквивалентности лег в основу не только Роттердамских Правил, но также и Ти-

пового закона ЮНСИТРАЛ 2017 года «Об электронных передаваемых записях». Непосредственно для электронных коносаментов данный модельный закон мог бы стать хорошей основой для их законодательного закрепления, так как положения закона четко прописывают принципы сохранения распорядительных функций при переводе документа в цифровой вид, но в данном законе нет ни слова о первых двух функциях коносамента, соответственно только данного закона недостаточно для законодательного регулирования электронных коносаментов.

На платформе БОЛЕРО достаточно подробно разработана практическая сторона вопроса работы с электронными коносаментами, но при этом ее развитию препятствует необходимость регистрации в системе всех лиц, которые могут быть заинтересованы в коносаменте, например банки и таможенные органы.

Помимо традиционных электронных записей, товарораспорядительную функцию коносамента можно реализовать при помощи NFT-технологий. Например, А.Ю. Чурилов предлагает механизм реализации всех функций коносамента путем заключения договора перевозки посредством блокчейна и создания смарт-контракта с уникальным NFT номером [4].

Таким образом, мы видим, что мировым сообществом предпринимаются действия для создания основ правового регулирования электронного коносамента без искажения его правовой природы. Но данные действия на практике на сегодняшний день принесли лишь точечные результаты. Роттердамские Правила ратифицированы менее чем десятью странами, среди которых нет ни одной морской державы, а модельные законы являются лишь рекомендацией для разработки национальных законов. Применение Правил ММК и участие в системе БОЛЕРО возможно лишь при добровольном согласии сторон перевозки.

Можно говорить о том, что всеобщего юридического признания электронных коносаментов как функционального эквивалента бумажным на данный момент еще нет и его правовое регулирование развито слабо, это сдерживает их применение на практике.

Есть государства, которые уже внесли в свое законодательство нормы, регулирующие электронный документооборот в морских перевозках, например, Республика Корея. Но законодательства одного, и даже нескольких государств недостаточно. Поскольку морские перевозки преимущественно являются трансграничными, необходима международная конвенция, которая бы регулировала электронный документооборот при перевозках.

Роттердамские Правила не нашли мирового признания по целому ряду моментов, во многом этому способствовало олигополистическое влияние морских линейных перевозчиков. Необходима или серьезная доработка Роттердамских Правил путем сохранения ключевых для перевозчиков положений в части ограничения их ответственности, либо разработка принципиально новой конвенции.

Однозначно можно сделать вывод о том, что новая конвенция должна содержать такие положения регулирования электронного коносамента, которые сохраняют реализацию всех функций бумажного и тем самым сохраняют его правовую природу как уникального с юридической точки зрения документа.

ЛИТЕРАТУРА

1. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Принята резолюцией 63/122 Генеральной Ассамблеи от 11 декабря 2008 года) [Электронный ресурс] // Организация Объединенных Наций URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/carriage_of_goods.shtml (дата обращения: 18.05.2023).
2. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Заклучена в г. Гамбурге, 31 марта 1978 года) // Закон. — 2000. — № 6.
3. Карев Я.А. Электронные документы и сообщения в коммерческом обороте: правовое регулирование. — М.: Статут, 2006. — 319 с.
4. Чурилов А.Ю. Правовое регулирование оборота невзаимозаменяемых токенов: проблемы и перспективы / А.Ю. Чурилов // Хозяйство и право. — 2022. — № 1. — С. 64–75.
5. BIMCO Electronic Bills of Lading Clause 2014 [Электронный ресурс] // BIMCO URL: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/electronic-bills-of-lading-clause-2014> (дата обращения: 18.05.2023).
6. Bolero Rulebook [Электронный ресурс] // BOLERO URL: <https://www.bolero.net/downloads/the-bolero-rulebook/index.html> (дата обращения: 18.05.2023).
7. Diamond A. The Next Sea Carriage Convention? / A. Diamond [Электронный ресурс] // 2 Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly URL: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=165211> (дата обращения: 18.05.2023).
8. Goldby M., *Electronic Documents in Maritime Trade*. 2nd edn. — Oxford: Oxford University Press, 2019. — 448 с.
9. Incoterms 2020 [Электронный ресурс] // International Chamber of Commerce URL: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/> (дата обращения: 18.05.2023).
10. Rules for Electronic Bills of Lading [Электронный ресурс] // Comite Maritime International URL: <https://comitemaritime.org/work/rules-for-electronic-billing-of-lading/> (дата обращения: 18.05.2023).
11. UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce with Guide to Enactment 1996 [Электронный ресурс] // UNCITRAL URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/19-04970_ebook.pdf (дата обращения: 18.05.2023).
12. UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures with Guide to Enactment 2001 [Электронный ресурс] // UNCITRAL URL: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/ml-elecsig-e.pdf> (дата обращения: 18.05.2023).
13. UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records [Электронный ресурс] // UNCITRAL URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/mletr_ebook_e.pdf (дата обращения: 18.05.2023).

© Кorableва Ирина Владимировна (irina.korableva@mail.ru)

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»