

М. В. Шавалеев

Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)
Исследовательский центр частного права
имени С.С. Алексеева при Президенте РФ
г. Москва, Российская Федерация

Внедрение электронного коносамента: международный опыт. Часть I

Резюме. Статья посвящена компаративному анализу попыток имитации функций коносамента, выданного на бумажном носителе, в виртуальной среде. В статье подчеркивается, что использование бумажной формы коносамента сдерживает потенциал морской перевозки и нивелирует достигнутые технологическим прогрессом успехи в морской торговле. Рассматриваются попытки создания функциональной эквивалентности коносамента на основании создания так называемых клубных систем, в которых юридическая сила коносамента обеспечивается договорными связями: SeaDocs, Bolero, essDOCS. Раскрываются причины, по которым ни одной из клубных систем не удалось полноценно имитировать функциональную эквивалентность коносамента, выпущенного на бумажном носителе. Освещаются попытки внедрения электронного коносамента на основании унификации норм международного права. Для этого рассматриваются Правила для электронных коносаментов, разработанные Международным морским комитетом (Comité Maritime International (CMI)), Конвенция о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила), а также Типовой закон об электронных передаваемых записях, утвержденный ЮНСИТРАЛ (Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR)). Анализируется возможность придания эквивалентного правового статуса коносаменту в электронной форме в национальных правовых порядках. Отмечается, что такая возможность большинством национальных правовых порядков не признается, что оставляет открытым вопрос признания электронного коносамента, выданного в иных юрисдикциях. Исключение составляют правовые порядки Австралии, США и Республики Корея, положения которых и выбраны для компаративного анализа.

Ключевые слова: электронный коносамент; LOI; SeaDocs; Bolero; CMI; MLETR; Роттердамские правила; клубные системы; функциональная эквивалентность электронного коносамента

Для цитирования: Шавалеев М. В. Внедрение электронного коносамента: международный опыт. Часть I. *Lex russica*. 2024. Т. 77. № 2. С. 123–139. DOI: 10.17803/1729-5920.2024.207.2.123-139

Благодарности. Автор выражает благодарность А. Г. Архиповой за высказанные при написании статьи критические замечания и предложения. В то же время за любые ошибки и недочеты работы отвечает исключительно автор.

Implementation of the Electronic Bill of Lading: International Experience. Part I

Mikhail V. Shavaleev

Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
Private Law Research Center named after S.S. Alekseev
under the President of the Russian Federation
Moscow, Russian Federation

Abstract. The paper is devoted to a comparative analysis of attempts to simulate the functions of a bill of lading issued on paper in a virtual environment. The paper emphasizes that the use of the paper form of the bill of lading constrains the potential of maritime transportation and levels the successes achieved by technological progress in maritime trade. The paper emphasizes that the use of the paper form of the bill of lading constrains the potential of maritime transportation and levels the successes achieved by technological progress in maritime trade. The author considers attempts aimed at creating a functional equivalence of the bill of lading based on the creation of so-called club systems in which the legal force of the bill of lading is backed by contractual ties: SeaDocs, Bolero, essDOCS. The reasons why none of the club systems has been able to fully simulate the functional equivalence of a bill of lading issued on paper are revealed. The author highlights attempts to introduce an electronic bill of lading based on the unification of international law. For this purpose, the author studies the Rules for Electronic Bills of Lading developed by the International Maritime Committee (CMI), the Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules), as well as the Model Law on Electronic Transferable Records approved by UNCITRAL (MLETR). The possibility of giving an equivalent legal status to a bill of lading in electronic form in national legal systems is analyzed. It is noted that this possibility is not recognized by most national legal systems, which leaves open the question of recognizing an electronic bill of lading issued in other jurisdictions. The exception is the legislation of Australia, the USA and the Republic of Korea, the provisions whereof are subject to such comparative analysis.

Keywords: electronic bill of lading; LOI; SeaDocs; Bolero; CMI; MLETR; Rotterdam Rules; club systems; functional equivalence of electronic bill of lading

Cite as: Shavaleev MV. Implementation of the Electronic Bill of Lading: International Experience. Part I. *Lex russica*. 2024;77(2):123-139. (In Russ.). DOI: 10.17803/1729-5920.2024.207.2.123-139

Acknowledgements. The author expresses gratitude to A.G. Arkhipova for the critical comments and suggestions made during the writing of this article. At the same time, the author is solely responsible for any errors and shortcomings of the work.

Как показывает исторический анализ развития института коносамента, его появление было обусловлено ростом коммерческой активности, приведшей к изменению формы торговли¹. Практика, при которой купец лично сопровождал груз, сменилась новым типом торговли, при котором торговец оставался на берегу, а товар некоторое время находился вне сферы контроля грузоотправителя и грузополучателя. Потребности оборота привели к тому, что на смену слова как доказательства отгрузки товара стал использоваться коносамент. По мере развития торгового оборота коносамент начинает служить не только в качестве подтверждения факта принятия груза на борт судна, но и в качестве доказательства заключения

договора морской перевозки, а также способа передачи прав в отношении отгруженного товара.

Современный коносамент рассматривается как документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа (ст. 1 Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г.). Этот документ служит символом владения товаром в руках того, кто является владельцем коносамента. Как сказал бы «великий комбинатор», коносамент — «ключ от баржи, где деньги лежат», который и в настоящее время продолжает играть решающую роль в международной торговле².

¹ Du Toit S. F. The Evolution of the Bill of Lading // *Fundamina*. 2005. Vol. 1. No. 2. P. 13.

² Согласно отчету Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3 оборотный коносамент используют 88 % респондентов. В качестве причин для выбора оборотного коносамента как инструмента торговли большинство респондентов указывало на возможность его применения

Вместе с тем прогресс в сокращении сроков доставки грузов и усложнение финансовых сделок, в которых коносамент используется в качестве обеспечения при выдаче кредита, привели к тому, что при морских перевозках груз зачастую перемещается быстрее, чем выпущенный в отношении него коносамент, что приводит к задержке выдачи груза и увеличению расходов на демередж.

Для преодоления недостатков коносамента, выданного на бумажном носителе, в ситуациях, когда груз не предполагалось продавать во время пути, перевозчиками в качестве альтернативы стали использоваться морские накладные. Морская накладная представляет собой транспортный документ, в котором указан конкретный грузополучатель. Для получения товара грузополучателю необязательно предъявлять оригинал морской накладной перевозчику, что исключает возможные задержки, связанные с доставкой документа, и снижает возможные потери и ущерб, затраты на доставку и хранение груза, а также простои судна. Для того чтобы перевозчик считался исполнившим обязательство по выдаче груза надлежащему лицу, грузополучателю достаточно лишь представить документы, позволяющие идентифицировать его в качестве грузополучателя, указанного в морской накладной.

Вместе с тем морская накладная не является ни товарораспорядительным, ни оборотным документом, поскольку сам по себе факт владения бумагой не порождает у ее владельца права собственности на груз. Указанное обстоятельство ограничивает сферу применения морских накладных и не позволяет использовать их в качестве альтернативы коносамента, в случаях перепродажи товара во время транспортировки, равно как и не может выступать в качестве меры обеспечения при получении кредита.

В качестве вынужденной меры преодоления недостатков бумажного коносамента участники торгового оборота выдают гарантийные письма в пользу перевозчика (letters of intent (LOI)) в

обмен на выдачу груза в порту назначения, что также не является решением проблемы, поскольку LOI не решает проблему неплатежеспособности эмитента гарантийного письма. Более того, выдача перевозчиком груза без предъявления оригинала коносамента нарушает условия страхования, что создает риски остаться без компенсации в случае неплатежеспособности перевозчика.

Помимо затрат, которые ежегодно возникают в связи с оборотом бумажных коносаментов, существует еще одна проблема — риск бумажного носителя. Как правило, в коносаменте, выпущенном на бумажном носителе, указывается количество экземпляров, в которых он изготовлен, однако отсутствие регламентации того, какое количество экземпляров необходимо для получения груза или раскрытия аккредитива, изначально порождает сложности и потенциальные возможности для мошенничества. Многочисленные случаи подделки коносаментов с целью выдать себя за покупателя, продажи товара в пути одновременно нескольким покупателям, искажения количества погруженного товара не способствуют повышению доверия к бумажному коносаменту.

Прогресс в развитии технологий делает трансакции в электронной форме более безопасными и экономичными, чем традиционный оборот с бумажными носителями, что позволяет участникам оборота сократить издержки, минимизировать задержки в доставке груза и автоматизировать проверку документов³. Вместе с тем, несмотря на повсеместное использование электронных средств связи, за последние 40 лет усилия по переводу коносамента в цифровой формат не увенчались успехом.

Современная теория права традиционно выделяет три характеристики, позволяющие квалифицировать документ в качестве коносамента, а именно:

— документ должен быть выдан перевозчиком грузоотправителю и подтверждать факт

в качестве обеспечения для получения кредита, необходимость продажи товара в пути и соблюдение требований транспортного законодательства. См.: U.N. Conference on Trade and Development (UNCTAD). The Use of Transport Documents in International Trade. UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3 (Nov. 26, 2003) // URL: https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf (дата обращения: 11.02.2021).

³ Legal Briefing. Sharing the Club's legal expertise and experience. Electronic Bills of Lading // URL: https://www.ukpandi.com/media/files/imports/13108/publications/28140-legal_briefing_e_bill_of_lading_web.pdf (дата обращения: 30.06.2023).

Исследования, проведенные Международной группой клубов взаимного страхования, показывают, что срок совершения сделки с использованием коносамента возможно сократить в пять раз, если использовать вместо коносамента, выпущенного на бумажном носителе, электронные аналоги.

погрузки на судно груза, а также содержать сведения о характеристиках и состоянии груза;

— документ должен подтверждать факт заключения договора перевозки между грузоотправителем и перевозчиком и содержать условия заключенного договора;

— передача прав в отношении груза должна осуществляться путем передачи владения документом (совершения индоссамент)⁴.

Любые попытки дематериализации коносамента обозначают необходимость сохранения всех этих функций, что создает дополнительные сложности, обусловленные общими особенностями электронных документов.

В отличие от бумажного носителя, документ в электронной форме можно скопировать таким образом, что создается дублирующая запись, идентичная подлиннику и неотличимая от него, поэтому при отсутствии специальных мер и технологии защиты нельзя гарантировать, что тот или иной электронный документ является уникальным. Обеспечение уникальности электронного коносамента требует, чтобы он существовал в единственном экземпляре, а какие-либо копии четко идентифицировались именно как копии.

Помимо уникальности документа, защита индоссамента в торговом обороте осуществляется при помощи владения бумажным коносаментам. Важность владения оригиналом бумажного коносамента заключается в том, что владеть материальным объектом в тот или иной конкретный период времени может только одно лицо.

Таким образом, основной задачей, которая должна быть решена в процессе внедрения электронного коносамента, является разработка процедуры, благодаря которой индоссант будет уверен, что электронный коносамент уникален и что есть средства, позволяющие установить такой контроль над этой электронной записью, который с точки зрения права был

бы функционально эквивалентен физическому владению.

Попытки создания функциональной эквивалентности коносамента на основании норм договорного права

В отсутствие унифицированных на межгосударственном уровне правил для имитации функций коносамента, выданного на бумажном носителе, в виртуальной среде торговым оборотом было разработано несколько подходов, основанных на добровольном членстве в той или иной организации и признании юридической силы электронного коносамента посредством присоединения к соглашению, исполнение которого обеспечивается возникающими между участниками обязательственными правоотношениями.

Одна из первых попыток создания функциональной эквивалентности электронного коносамента была предпринята в 1986 г. Chase Manhattan Bank и Международной ассоциацией независимых владельцев танкеров (International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)) в рамках проекта под названием «SeaDocs».

Принцип работы SeaDocs заключался в том, что перевозчик выдавал коносамент на бумажном носителе, после чего происходило его обездвиживание путем депонирования в специализированной организации (SeaDocs Registry Ltd.). В момент обездвиживания грузоотправитель получал код, часть которого отправлялась грузополучателю. В случае если грузополучатель намеревался передать права по коносаменту, он уведомлял об этом грузоотправителя и направлял соответствующее требование в SeaDocs в электронном виде. Одновременно с этим индоссанту передавалась часть кода грузоотправителя, который индоссант

⁴ Наличие совокупности указанных характеристик для квалификации документа в качестве коносамента признается как в иностранных (*Pejovic C. Transport documents in carriage of goods by sea : international law and practice. Routledge, 2020. P. 26 ; Goldby M. Electronic documents in maritime trade: Law and practice. 2nd ed. Oxford University Press, 2019. P. 118 ; Thi Mai Anh Doan. Switching paper to electronic bills of lading: legal perspective and reform options for Vietnam. Malmö, 2018. P. 9 // World Maritime University Dissertations. URL: https://commons.wmu.se/all_dissertations/664/?utm_source=commons.wmu.se%2Fall_dissertations%2F664&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages (дата обращения: 30.11.2022)), так и в отечественных доктринальных работах (Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (постатейный) / Т. А. Диканова [и др.] // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.03.2023) ; Чулкова Л. А. Практика КС РФ // Налоговый вестник — Консультации. Разъяснения. Мнения. 2020. № 9).*

также вводил в электронном виде в систему SeaDocs в качестве согласия на принятия прав по коносаменту.

Депозитарий SeaDocs проверял поступившие коды и при их принятии заменял наименование грузополучателя в коносаменте, хранившемся в реестре SeaDocs. Таким образом, имитировалась возможность оборота коносамента и обеспечивалось ведение реестра последовательных владельцев коносамента. Когда груз прибывал в порт разгрузки, система SeaDocs передавала перевозчику код и такой же код отправлялся последнему индоссату, внесенному в реестр SeaDocs. Используя этот код, владелец записи получал распечатку коносамента на бумажном носителе, который и являлся основанием для получения товара.

Но, несмотря на попытку преодолеть недостатки, возникающие в процессе обращения коносамента на материальном носителе, SeaDocs не удалось получить широкого распространения в торговом обороте. Среди причин неудачи проекта указывается на сложности в оценке риска, возникающего в связи с использованием единого реестра, и обеспечения надлежащего уровня страхового покрытия ответственности, которую будет нести владелец реестра в случае операционных ошибок⁵.

Определенные сомнения в использовании SeaDocs были обусловлены и сомнениями в операторе информационной системы. Крупные торговые компании не считали учредителя проекта — Chase Manhattan Bank — достаточно независимым, чтобы реализовывать полномочия депозитария центрального реестра, а сам процесс ведения реестра достаточно безопасным, чтобы содержащаяся в реестре информация не стала бы доступна третьим лицам. Использование единого реестра также увеличивало транзакционные издержки, обусловленные необходимостью несения расходов на администрирование процесса.

Впрочем, несмотря на эту критику, система SeaDocs продемонстрировала возможность, пусть и теоретическую, воспроизвести функцию обращаемости бумажного коносамента и

заложила основу для более успешных попыток дематериализации коносамента.

Одной из таких попыток стал проект Bolero, направленный на замену бумажных коносаментов электронными документами с использованием центрального реестра.

Коносамент Bolero содержит те же данные, что и коносамент на материальном носителе. Юридическая сила коносамента Bolero обеспечивается путем принятия участниками торгового оборота при регистрации условий пользовательского соглашения, содержащего ключевые элементы сервиса «bolero.net» и гарантирующего, что все пользователи придерживаются набора общих «правил дорожного движения»⁶.

Bolero Operations Ltd. зарегистрирована в Соединенном Королевстве и является совместным предприятием клуба транзитных перевозок TT Club, осуществляющего страхование ответственности и оборудования для операторов судов, экспедиторов и других транспортных операторов, и SWIFT (Общество всемирных межбанковских финансовых телекоммуникаций), предоставляющего услуги безопасного обмена сообщениями и интерфейсного программного обеспечения.

Основой системы Bolero являются Реестр титулов и платформа обмена сообщениями, которая позволяет осуществлять обмен защищенной информацией между участниками системы и переводить обязательства в отношении электронных коносаментов. При погрузке товара перевозчик направляет грузоотправителю сообщение, которое содержит сведения о грузоотправителе, наименование товара, дату и место выгрузки, а также условия перевозки. Когда грузоотправитель подтверждает принятие сообщения, он становится первым держателем коносамента Bolero, сведения о котором как о текущем держателе вносятся в Реестр титулов Bolero (ст. 3.1 Правил Bolero).

Реестр титулов Bolero представляет собой централизованную компьютеризованную базу данных, которая содержит сведения об электронном коносаменте Bolero и записи обо всех транзакциях между пользователями системы.

⁵ Low R. Replacing the Paper Bill of Lading with an Electronic Bill of Lading: Problems and Possible Solutions // International Trade and Business Law Annual. Vol. 5. London : Routledge-Cavendish, 2000. P. 171 ; Chetrit N., Danor M., Shavit A., Yona B., Greenbaum D. Not Just for Illicit Trade in Contraband Anymore: Using Blockchain to Solve a Millennial-Long Problem with Bills of Lading // Virginia Journal of Law & Technology. 2018. Vol. 22. Issue 1. P. 77.

⁶ URL: <http://www.bolero.net/wp-content/uploads/2020/04/Bolero-Insights-The-Bolero-Rulebook-NW.pdf> (дата обращения: 01.10.2023).

При этом система обладает как функциями аутентификации владельца электронного коносамента, так и функциями шифрования, что минимизирует риски мошеннических действий.

В случае, если текущий держатель электронного коносамента намерен уступить права по электронному коносаменту, он направляет сообщение индоссату через систему Bolero. Каждое сообщение, направляемое участником в систему, заверяется цифровой подписью с использованием закрытого ключа, сертифицированного для каждого пользователя Bolero. Получив сообщение, система проверяет цифровую подпись, основываясь на сертификатах, хранящихся в базе данных Bolero. Если сообщение не было подписано или подпись не соответствует сертификату для зарегистрированного пользователя, сообщение отклоняется. После верификации сообщение с информацией о коносаменте Bolero передается индоссату, обладающему возможностью проверить подлинность и целостность сообщения. Если новый держатель подтверждает передачу прав, Реестр титулов регистрирует его в качестве текущего держателя и направляет ему новый ключ, одновременно аннулируя ключ предыдущего держателя. После этого первоначальный держатель не сможет вносить изменения в электронный коносамент Bolero. Так, передача прав по электронному коносаменту допускается с момента выдачи груза текущему держателю, после чего актуальный ключ аннулируется и блокируется возможность выдачи новых ключей. Таким образом, в определенный момент владельцем электронного коносамента будет только один держатель, который может инициировать передачу прав потенциальному индоссату.

Bolero позволяет также добавлять сведения о залогодержателе, чьи права в отношении заложенного электронного коносамента могут быть реализованы только при обращении взыскания.

Одновременно с переходом прав на электронный коносамент Bolero происходит замена стороны в договоре перевозки, в результате

которой к новому держателю переходят все права и обязанности по договору, заключенному перевозчиком с предыдущим держателем (ст. 3.5.1 Правил Bolero).

Система Bolero не создает единого электронного документа для выполнения тех функций, которые выполняет коносамент, выпущенный на бумажном носителе. Вместо этого бумажный коносамент заменяется совокупностью электронных сообщений и записей в Реестре титулов Bolero.

Bolero стремилась также привлечь участников обещанием автоматизированных и безопасных транзакций, подтверждающихся оборотоспособными электронными правоустанавливающими документами. Вместе с тем Bolero, как и проект SeaDocs, носит клубный характер, предполагающий распространение правил только на ее членов, что в ряде случаев не позволяет окупить инвестиции, затраченные на членство в ассоциации⁷. Более того, все споры, возникающие в результате нарушения Правил Bolero, подчинены праву Великобритании и подсудны английским судам, что оставляет открытым вопрос об исполнимости постановленных судебных актов за пределами Великобритании.

Система Bolero в некоторой степени опередила время: она была создана тогда, когда большинство участников оборота еще не были готовы отказаться от традиционных способов ведения бизнеса⁸. Именно проблема операционного риска и размер ответственности за него обусловили нежелание банков предоставлять финансирование под обеспечение электронного документа Bolero, что во многом стало решающим фактором в отказе от ее использования со стороны крупных перевозчиков и банков. Как показывают данные ЮНКТАД, возможность использования коносамента в качестве обеспечения при получении кредита является основным мотивом для его применения. Не нужно обладать пророческими способностями, чтобы предположить, что любая система, электронный коносамент которой не будет приниматься банками в качестве актива для обеспечения

⁷ Несмотря на тот факт, что Bolero предусматривает возможность выдачи текущему держателю традиционного коносамента взамен электронного коносамента Bolero (ст. 3.7 Правил Bolero), хотя бы первоначальный грузоотправитель должен являться полноправным членом Ассоциации Bolero, что неизбежно влечет увеличение транзакционных издержек.

В бумажном коносаменте, помимо всех данных, содержащихся в первоначальном электронном коносаменте Bolero, указываются также сведения о цепочке индоссантов, начиная с даты выпуска электронного коносамента Bolero до даты, когда коносамент был переведен на бумажный носитель.

⁸ Goldby M. Op. cit. P. 338.

кредитов, обречена на неудачу и не сможет получить широкого распространения в торговле⁹.

Следующей попыткой создать электронный коносамент при помощи ведения централизованного реестра стала система essDOCS, которая начала полноценно функционировать в 2010 г. Система essDOCS разрабатывалась с учетом особенностей перевозки отдельных видов грузов (таких как нефть или насыпные грузы), которые, в отличие от контейнерных грузов, за время транспортировки неоднократно перепродаются, что ставит перед системой задачу обеспечения быстрой и частой передачи коносамента.

Как и Bolero, essDOCS является клубной системой, основанной на членстве. На момент написания данной статьи essDOCS используют более чем 8 000 компаний из 81 страны¹⁰. Для использования essDOCS все заинтересованные лица сначала должны принять пользовательское соглашение (Databridge Services & Users Agreement), которое порождает у членов ассоциации обязанности признавать электронный коносамент наравне с бумажным¹¹. Пользовательское соглашение essDOCS подчинено законодательству Великобритании. Создание и обмен электронными коносаментами осуществляются с использованием веб-платформы CargoDocs. Участники essDOCS могут создавать электронные коносаменты, которые полностью воспроизводят вид и содержание бумажного коносамента. На протяжении всего срока существования электронного коносамента имеется лишь один экземпляр, обозначаемый водяным знаком «Оригинал», который изменяется, как только организация передаст электронный коносамент. Копии электронного коносамента маркируются водяным знаком «Копия» и могут быть отправлены любому лицу, вне зависимости от того, является ли оно участником essDOCS.

Система essDOCS также позволяет участникам загружать и обмениваться иными транспортными документами, необходимыми для торговли морским транспортом, используя любое устройство, подключенное к сети Интернет. При этом essDOCS предусматривает возможность работы в условиях низкой скорости связи, что позволяет перевозчику осуществлять операции с электронным коносаментам, находясь практически на любом судне.

Привлекательность essDOCS обеспечивает страхование оператором системы как потерь, вызванных внутренней работой (включая сбой, который приводит к неправильной выдаче или неправильной доставке электронного документа или невозможности доступа к электронному документу), так и рисков, не связанных с работой системы обмена документами essDOCS, которые могут привести к мошенническим действиям в отношении электронных документов¹². Вместе с тем преимуществом essDOCS является стремление к автоматизации процесса представления и проверки электронных документов через интерфейс, совместимый с правилами для электронного представления документов банков. В настоящее время отсутствуют какие-либо нормы права, которые квалифицировали бы коносамент essDOCS в качестве «юридического эквивалента» коносамента, выданного на бумажном носителе, или гарантировали единообразное применение пользовательского соглашения essDOCS в различных юрисдикциях¹³. Во многом распространение использования систем essDOCS и Bolero было вызвано признанием Международной группой клубов взаимного страхования (International Group of P&I Clubs) электронных коносаментов, созданных в этих системах. Это означало, что обязательства, возникающие в отношении перевозки грузов по таким коносаментам, покрываются так же, как если бы

⁹ См.: U.N. Conference on Trade and Development (UNCTAD). The Use of Transport Documents in International Trade. UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3 (Nov. 26, 2003).

¹⁰ URL: <https://www.essdocs.com/solutions/exchange-title-docs> (дата обращения: 30.06.2023).

¹¹ URL: <https://www.essdocs.com/capabilities/users-agreement-dsua> (дата обращения: 25.11.2022).

¹² По состоянию на 25 ноября 2022 г. страховая сумма для указанных рисков установлена в размере, не превышающим 20 млн долл. США, в отношении каждого электронного коносамента (URL: <https://www.essdocs.com/capabilities/insurance> (дата обращения: 25.11.2022)).

¹³ Следует отметить, что периодически банки делают попытки совершать кредитные операции под обеспечение электронных коносаментов Bolero и essDOCS. Например, одной из первых попыток в 2013 г. стало сотрудничество в Китае CITIC Bank с Bolero. Однако из-за отсутствия какой-либо правовой защиты по национальному законодательству подобные транзакции рассматриваются лишь как эксперимент.

коносаменты были выписаны в бумажной форме.

Далее были созданы так называемые системы второго поколения, пытающиеся воспроизвести в электронной форме функции коносамента, выпущенного на бумажном носителе с применением технологии блокчейн. Так, в 2019 г. Международной группой клубов взаимного страхования была одобрена система edoxOnline — первая платформа, функционирующая на технологии блокчейн. В декабре 2019 г. — первая полностью децентрализованная система Wave, а в 2020 г. — система CargoX. Последней в ноябре 2022 г. была одобрена система Secro, подчиненная законодательству Сингапура.

В настоящее время Международной группой клубов взаимного страхования одобрено 10 платформ, обеспечивающих выпуск и оборот коносамента в электронной форме¹⁴. Несмотря на разные алгоритмы работы систем, их правовая база построена на принципе принятия участниками соглашения, в соответствии с которым пользователи соглашаются рассматривать создаваемую системой электронную документацию как аналог документов, выпущенных на бумажном носителе, и принимают на себя обязательство не оспаривать совершенные сделки на том основании, что они были совершены в электронной форме.

Все системы регулярно совершенствуются, снижая уязвимость перед кибератаками, а их пользователи покрыты страхованием профессиональной ответственности лица, осуществляющего управление системой. Тем не менее кибератака на Maersk в 2017 г., которая привела к сбоям в работе компьютерных систем компании по всему миру, атака программы-вымогателя на Cosco Shipping Lines в 2018 г. и CMA CGM в 2020 г. в определенной мере вызывают озабоченность пользователей и снижают уровень доверия к электронным системам¹⁵.

В итоге следует признать, что ни одна из рассмотренных систем не сумела обеспечить функциональную эквивалентность коносаменту, вы-

данному на бумажном носителе. Все они более или менее успешно воспроизводят часть функций коносамента: позволяют подтвердить факт погрузки и состояние груза, а также способны подтвердить факт заключения договора перевозки между грузоотправителем и перевозчиком. Вместе с тем электронный коносамент, сгенерированный одной из систем, изначально не может быть противопоставлен третьим лицам, не являющимся членами этой системы, в силу обязательственного механизма придания юридической силы такому коносаменту.

Попытки создания функциональной эквивалентности коносамента на основании унификации норм международного права

В 1990 г. Международным морским комитетом (Comité Maritime International (CMI)) были разработаны Правила для электронных коносаментов (далее — Правила CMI), представляющие собой договорный механизм, направленный на регулирование трансакций, выполняемых с использованием коносаментов, изготовленных на бумажном носителе¹⁶.

Правила CMI применяются только при наличии между сторонами соответствующего соглашения. Как только подобное соглашение достигнуто, груз передается перевозчику, который в электронном виде отправляет уведомление о его получении на электронный адрес, указанный грузоотправителем (Правило 4(а) CMI)¹⁷. Информация, которая должна содержаться в уведомлении, аналогична информации, содержащейся в коносаменте, выпущенном на бумажном носителе: наименование грузоотправителя, описание товара со всеми заявлениями и оговорками, имеющими такое же содержание, какое требовалось бы при выдаче бумажного коносамента, дата и место принятия товара, отсылка к условиям и правилам перевозчика. Уведомление должно содержать указание перевозчика и условия перевозки, что является доказательством заключения договора перевозки.

¹⁴ Circular 01/23: Electronic (Paperless) Trading // URL: <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/circulars/2023/circular-01-23-electronic-paperless-trading/> (дата обращения: 14.03.2023).

¹⁵ Признавая актуальность и масштаб имеющихся проблем, Международная морская организация в 2017 г. одобрила Руководящие принципы по управлению киберрисками на море (URL: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Facilitation/MSF-FAL.1-Circ.3-Rev.1.pdf> (дата обращения: 23.05.2023)).

¹⁶ Low R. Op. cit. P. 159–218.

¹⁷ URL: <https://comitemaritime.org/work/rules-for-electronic-billing-of-lading/> (дата обращения: 30.06.2023).

Согласно Правилу 4(d) СМІ указанная информация имеет такую же силу и действие, как если бы сообщение о получении содержалось в коносаменте, выданном на бумажном носителе. После подтверждения получения сообщения для верификации обладателя электронного коносамента используется сгенерированный перевозчиком секретный код, или, как он именуется СМІ, конфиденциальный ключ, который известен только грузоотправителю и перевозчику.

Правила СМІ не предъявляют каких-либо требований к безопасности при генерации конфиденциального ключа и способам его передачи, указывая лишь, что генерируемый ключ представляет собой комбинацию букв и цифр, которая передается посредством сообщения по указанному грузоотправителем электронному адресу.

При помощи полученного кода грузоотправитель имеет право требовать выдачи товара, указывать грузополучателя или заменять ранее указанного грузополучателя любой другой стороной, а также давать перевозчику, в соответствии с условиями и правилами договора перевозки, указания по любым иным вопросам, касающимся товара, как если бы он был держателем бумажного коносамента. Когда обладатель электронного коносамента намеревается передать его новому владельцу, он уведомляет об этом перевозчика. Получив сообщение от текущего обладателя, перевозчик подтверждает его и передает всю информацию новому владельцу, за исключением выданного ранее конфиденциального ключа. После того как новый обладатель выражает согласие с принятием электронного коносамента, перевозчик отменяет действующий личный ключ и генерирует код новому держателю (Правило 7(b) СМІ).

Правила СМІ не содержат указания на то, является ли предоставление конфиденциального ключа новому держателю основанием для замены стороны в договоре перевозки, утверждая, что этот вопрос регулируется международно-конвенцией или национальным законодательством, которые в обязательном порядке были бы применены, если бы коносамент выдавался на бумажном носителе (Правило 11 СМІ).

В случае если предложенный новый держатель извещает перевозчика о своем несогласии принять на себя права контроля и передачи или

ему не удастся в течение разумного периода сообщить перевозчику о таком принятии, передача коносамента не происходит. Соответственно, перевозчик извещает об этом текущего держателя, а текущий личный ключ сохраняет свою действительность. Предполагается, что передача личного ключа имеет тот же эффект, что и передача оригинала коносамента, выданного на бумажном носителе.

Таким образом, Правила СМІ создают фикцию процесса передачи прав по традиционному коносаменту и используют конфиденциальный ключ в качестве средства, позволяющего владельцу электронного коносамента осуществлять подобную передачу. Единственное различие между способами передачи прав состоит в том, что уступка бумажного коносамента проводится без участия перевозчика, тогда как в соответствии с Правилами СМІ передача электронного коносамента новому владельцу осуществляется при помощи перевозчика.

Правила СМІ не предполагали использования единого реестра, а роль эмитентов возлагалась на перевозчиков, которые вели частные реестры. В этом отношении роль, которой СМІ наделяет перевозчиков, противоречит природе коносамента, предполагающего свободный оборот без предварительного уведомления третьих лиц.

Правила СМІ подверглись серьезной критике, в первую очередь со стороны банковского сообщества, которое поставило под сомнение эффективность функционирования электронного коносамента посредством использования конфиденциального личного ключа¹⁸.

Основная критика была направлена на отсутствие в Правилах СМІ каких-либо требований по обеспечению единого алгоритма шифрования и аутентификации сообщений. Назначение конфиденциального ключа изначально сводится к проверке наличия у лица прав на передачу коносамента, что делает необходимым использование иных способов обеспечения безопасности при передаче сообщений. Указанный риск усугубляется тем, что в Правилах СМІ не указывается конкретный способ обмена данными между участниками, что повышает для банков риски от их использования. Возможность того, что грузоотправитель мог непреднамеренно передать содержимое сообщения о получении, включая конфиденциальный ключ, получателю или что перевозчик мог сгенери-

¹⁸ Low R. Op. cit. P. 175.

ровать новый ключ, не отменив старый, приводила к рискам, которые банки не хотели брать на себя¹⁹.

Вопрос обеспечения безопасности передачи данных играет существенную роль во многом и потому, что согласно Правилу 9 СМІ перевозчик будет нести ответственность за ненадлежащее исполнение обязательства по выдаче груза только в том случае, когда груз выдан лицу, не имеющему действующего конфиденциального ключа.

Безусловно, очередной эволюционный виток в развитии информационных технологий неизбежно приведет к тому, что программное обеспечение позволит устранить недостатки существующих систем. Но любое решение технического прогресса может быть реализовано только в том случае, если его использование подкреплено подходящей правовой базой. В настоящее время развитие технологий во многом опережает существующую правовую базу, которая создавалась для регулирования коносаментов, выпущенных на материальных носителях, в силу чего не учитывает специфику электронных коносаментов. Согласно отчету ЮНКТАД UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 44 % респондентов в качестве фактора, препятствующего использованию электронных альтернатив бумажного коносамента, указали отсутствие правовых норм, обеспечивающих беспрепятственное функционирование этих инструментов в качестве оборотных правоустанавливающих документов²⁰. Отсутствие правового регулирования или наличие в национальных законодательствах ограничений приводит к правовой неопределенности и лишает участников торгового оборота эффективной защиты при осуществлении сделок с использованием электронного коносамента.

Первая попытка унифицировать правовой режим, регулирующий электронные коносаменты на межгосударственном уровне, была предпринята в 2008 г. Комиссией ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), утвер-

дившей текст Конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила). Основная цель принятия Роттердамских правил заключалась в создании современного и единообразного закона о международных морских перевозках грузов для снижения транзакционных издержек, повышения предсказуемости и стабильности, а также доверия в международной морской торговле. Идея заключалась в том, чтобы облегчить электронную торговлю и создать правовую основу для электронных эквивалентов бумажных транспортных документов.

В оборотной транспортной электронной записи содержится та же информация, что и в коносаменте: описание товара и его состояния в момент получения перевозчиком, наименование грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика (гл. 8 Роттердамских правил).

Концепция, положенная в основу Роттердамских правил, исходит из необходимости выработки механизмов, которые гарантировали бы уникальность электронной передаваемой записи, дающей предъявителю право требовать поставки товаров. Уникальность электронного коносамента может достигаться либо на уровне составления самой записи путем создания уникального электронного документа, который не может быть скопирован (по крайней мере так, чтобы копия не позволяла установить, что это именно копия) и который может быть передан, либо на уровне определения аутентичной копии записи и лица, осуществляющего контроль такой записи.

В качестве функционального эквивалента владения электронной передаваемой записью Роттердамские правила используют концепцию контроля над электронной записью. Лицо, осуществляющее контроль над электронной передаваемой записью, считается держателем, способным принудительно реализовать эту передаваемую электронную запись (ст. 50 Роттердамских правил), а передача контроля является эквивалентом передачи владения в от-

¹⁹ Goldby M. Op. cit. P. 180.

²⁰ Как следует из комментариев респондентов, признающих недостаточную развитость инфраструктуры и неготовность рынка в целом к использованию электронных альтернатив коносамента, отсутствие достаточно четкой и адекватной правовой базы воспринимается здесь как основное препятствие. Значительная, хотя и меньшая, часть респондентов также считает, что электронные эквиваленты коносамента недостаточно безопасны. Напротив, неблагоприятные финансовые последствия или соображения конфиденциальности, по-видимому, воспринимаются как гораздо меньшая проблема. См.: U.N. Conference on Trade and Development (UNCTAD). The Use of Transport Documents in International Trade. UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3 (Nov. 26, 2003).

ношении бумажного документа. В определении концепции контроля ст. 51 Роттердамских правил делает акцент на идентификационных данных лица, имеющего право на принудительную реализацию прав, закрепленных в электронной передаваемой записи. Статья 9 Роттердамских правил предусматривает, что использование оборотной электронной записи осуществляется в соответствии с процедурами, которые определяются сторонами, и устанавливает четыре категории вопросов, призванных отчасти помочь в решении проблемы обеспечения уникальности.

К таким вопросам Роттердамские правила относят:

- метод выдачи и передачи электронной записи предполагаемому держателю;
- подтверждение в отношении сохранения целостности оборотной электронной записи;
- способ, с помощью которого держатель в состоянии продемонстрировать, что он является таким держателем;
- способ направления подтверждения того, что сдача груза держателю осуществлена или что электронная запись полностью утратила юридическую силу или действительность.

Соблюдение этих процедур является необходимым условием для возникновения правового эффекта, на который направлена передача электронного коносамента. Однако Роттердамские правила не конкретизируют, как именно должны осуществляться эти процедуры.

Роттердамские правила следуют подходу «технологической нейтральности», предполагающему запрет на использование конкретных технологий, призванных обеспечить эквивалентность электронного коносамента бумажному. Этот подход не позволяет сдерживать развитие какой-либо технологии или несправедливо отдавать преимущество одной технологии в ущерб другой, учитывая все возможные настоящие и будущие модели.

Роттердамские правила представляли собой лишь первый шаг в направлении создания полнофункциональной правовой базы для регулирования электронного коносамента. Возможно, не самый успешный, но тем не менее очень значимый шаг²¹.

В июле 2017 г. ЮНСИТРАЛ утвердила текст Типового закона об электронных передаваемых записях (Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR)), направленного на обеспечение возможности законного использования электронных передаваемых записей как на внутригосударственном, так и на трансграничном уровнях.

MLETR основывается на принципах недискриминации использования электронных средств, функциональной эквивалентности и технологической нейтральности²². MLETR предусматривает также правило функциональной эквивалентности для использования оборотных документов или инструментов путем установления требований, которым должна отвечать электронная запись (ст. 10). Устанавливаемые MLETR правила призваны не допустить существования нескольких требований в отношении исполнения одного и того же обязательства путем обеспечения гарантии уникальности документа в электронной среде.

В отличие от коносамента на бумажном носителе, передача владения которым передает юридические права, транзакции с электронным коносаментом не влекут изменений в материальной действительности. Поэтому ключевым понятием MLETR является «контроль», представляющий собой эквивалент владения оборотным документом. Требование к владению электронной передаваемой записью считается выполненным, если используется надежный метод, который позволяет установить исключительный контроль над этой электронной передаваемой записью со стороны лица и идентифицировать это лицо (ст. 11 MLETR). MLETR устанавливает стандарт оценки надежности метода, используемого для управления электронной передаваемой записью, и смены носителя с электронного на бумажный и наоборот (ст. 12).

MLETR облегчает трансграничное использование электронных передаваемых записей, поддерживая принцип недискриминации в отношении иностранного происхождения или использования за границей электронных передаваемых записей.

Концепция MLETR заключается в том, что это рекомендуемый образец, который может

²¹ Согласно ст. 94 Роттердамских правил они должны были вступить в силу через год после ратификации или присоединения к ним 20 стран. Однако спустя 14 лет они ратифицированы лишь 4 государствами.

²² URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/mletr_ebook_e.pdf (дата обращения: 25.11.2022).

использоваться национальными законодательными органами при подготовке своего внутреннего законодательства. Однако по состоянию на июль 2023 г. лишь 7 стран имплементировали положения MLETR в национальное законодательство²³.

Следовательно, в отсутствие высокой практической значимости попыток унификации правового режима на международном уровне регулирование правового статуса электронных коносаментов происходит на основании норм национального законодательства.

Попытки создания функциональной эквивалентности коносамента на основании национального законодательства

В целом ведущие национальные правовые порядки единообразно рассматривают коносамент как правоустанавливающий документ, предоставляющий его владельцу право требования передачи указанного в нем товара²⁴. Согласно отчету, подготовленному по поручению Банковской комиссии Международной торговой палаты, использование коносамента, выданного на бумажном носителе, не вызывает сложностей благодаря четким правилам национальных правовых порядков и сложившейся правоприменительной практике²⁵. Однако возможность придания эквивалентного правового статуса коносаменту в электронной форме большинством национальных правовых порядков не признается, что оставляет открытым вопрос признания электронного коносамента, выданного в иных юрисдикциях. Исключение составляют Австралия, США и Республика Корея.

Первой страной, правовой порядок которой признал электронный коносамент, является Австралия. Статья 4 Акта о морских транспортировочных документах 1997 г. закрепляет принцип функциональной эквивалентности, устанавливая, что документ в форме сообщения данных имеет одинаковую юридическую силу с морским транспортировочным документом на бумажном носителе²⁶. Эмитентом электронного коносамента следует признавать перевозчика, который сгенерировал сообщение в системе, используемой сторонами договора перевозки. Акт о морских транспортировочных документах носит рамочный характер и не содержит каких-либо требований к подобной системе, в силу чего в большинстве случаев перевозчик сам выступает оператором системы, в которой сгенерирован электронный коносамент. При передаче электронного коносамента индоссат приобретает право требовать выдачи груза и становится стороной обязательств (в том числе по договору перевозки), как если бы индоссат был первоначальной стороной обязательств (§ 7, 9, 11 Акта). Акт о морских транспортировочных документах не содержит положений, допускающих возможность цифровизации или материализации коносамента²⁷.

В 2003 г. в Единообразный торговый кодекс США (ЕТК США) были внесены изменения, заложившие основу для развития электронных документов и легализации электронного коносамента в качестве правоустанавливающего документа. В качестве правообладателя электронного коносамента ЕТК США признает лицо, которое система, используемая для фиксации прав на электронные документы, идентифицирует как эмитента (в качестве которого выступа-

²³ URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records/status (дата обращения: 30.06.2023).

²⁴ См.: ст. 158 Кодекса торгового мореплавания РФ, ст. 521 Торгового кодекса Германии, разд. 8:481 Гражданского кодекса Нидерландов, § 1-201 Единообразного торгового кодекса США (Uniform Commercial Code (UCC)), ст. 71 Морского кодекса КНР.

²⁵ The Legal Status of Electronic Bills of Lading : A report for the International Chamber of Commerce (ICC) // URL: <https://iccwbo.org/news-publications/news/icc-banking-commission-clyde-co-launch-report-legal-status-electronic-bills-lading/> (дата обращения: 30.06.2023).

²⁶ URL: <https://www.legislation.tas.gov.au/view/html/inforce/current/act-1997-005#HP1@EN> (дата обращения: 30.06.2023).

²⁷ Вместе с тем в научной литературе справедливо указывается на то, что в австралийском законодательстве нет норм, которые бы препятствовали цифровизации или материализации коносамента. См.: *Byung-Soo Ahn, Tae-Ho Park. A Study on the Clause of Uniform Commercial Code for Electronic Bills of Lading // International Commerce and Information Review. 2009. Vol. 11. No. 2. P. 290.* URL: <https://koreascience.kr/article/JAKO200930159712145.pdf> (дата обращения: 30.06.2023).

ет перевозчик), или лицо, которому был передан контроль над электронным коносаментом § 7-106 ЕТК США). В случае с электронным коносаментом контроль над записью олицетворяет владение коносаментом и выполняет функции индоссамента.

ЕТК США использует технически нейтральные формулировки, описывая систему фиксации прав на электронные документы, закрепляя лишь, что подобная система должна обеспечивать уникальность электронного коносамента и исключительность контроля над ним. Считается, что система соответствует этим требованиям, если внесение изменений в электронный документ или трансферт прав в отношении него возможны только на основании волеизъявления лица, являющегося его правообладателем²⁸. Причем положения ЕТК США, допуская использование электронного документа в качестве товарораспорядительного документа, фактически приводят к юридической эквивалентности коносамента на бумажном носителе и коносамента в электронной форме²⁹. В силу этого правообладатель электронного коносамента вправе требовать выдачи груза, основываясь на тех же нормах, что и владелец коносамента на бумажном носителе (§ 7-403, 7-502 ЕТК США).

ЕТК США предусматривает возможность обременения электронного коносамента залогом, который осуществляется путем передачи контроля над электронным документом залогодержателю. Залогодержатель в любое время вправе получить товары по заложенному электронному коносаменту, поскольку в силу § 9-313 ЕТК США лицо, контролирующее электронный документ, не обязано указывать, что оно действует в качестве залогодержателя.

В ЕТК США допускается конверсия электронного коносамента в коносамент на материальном носителе. Согласно § 7-105 ЕТК США конверсия выражается в передаче текущим правообладателем контроля над электронным коносаментом его эмитенту. После передачи контроля эмитент выдает лицу коносамент на материальном носителе, который содержит отметку о том, что он выдан взамен электронного документа. С момента выдачи коносамента на материальном носителе электронный коносамент теряет юридическую силу. В свою очередь, § 7-105 ЕТК США допускает возможность цифровизации коносамента, в результате которой происходит замена бумажного коносамента на электронный. Несмотря на то что для цифровизации используется термин «замена», ЕТК США не позволяет однозначно ответить на вопрос о том, с какого момента будет считаться выданным конверсированный коносамент: с даты выдачи первоначального коносамента или с момента его цифровизации. В США допускается использование электронных коносаментов, выпущенных за границей.

В 2007 г. в Коммерческий кодекс Республики Корея были внесены изменения, заложившие правовую основу для использования электронных коносаментов, а годом позднее принят указ Президента Республики Корея от 20.06.2008 № 20829 «О реализации положений Коммерческого кодекса об электронных коносаментах». Законодательство Республики Корея определяет электронный коносамент как коносамент, изготовленный в форме электронного документа, запись о котором внесена в соответствующем реестре прав³⁰. При этом ст. 862 Коммерческого кодекса Республики Корея прямо указывает на тождество с юридической точки зрения элек-

²⁸ Перечисляя требования к системе фиксации прав на электронные документы, § 7-106 ЕТК США закрепляет, что подобная система должна позволять с достаточной надежностью устанавливать лицо, являющееся обладателем права, и исключать возможность внесения несанкционированных изменений в электронный документ.

²⁹ В научной литературе отмечается используемая ЕТК США эквивалентность понятий «контроль над электронным документом» и «владение бумажным коносаментом». Эквивалентность бумажного и электронного коносамента обеспечивается также и тем, что в соответствии с § 7-102 ЕТК США подписание документа может осуществляться не только посредством выполнения материального символа, но посредством электронной записи. См., например: *Goldby M.* Op. cit. P. 174 ; *The Legal Status of Electronic Bills of Lading : A report for the International Chamber of Commerce (ICC).* Appendix 2 : United States Federal Law and New York Law.

³⁰ Ст. 2 указа Президента Республики Корея от 20.06.2008 № 20829 «О реализации положений Коммерческого кодекса об электронных коносаментах» // URL: https://elaw.klri.re.kr/eng_mobile/viewer.do?hseq=27964&type=part&key=8 (дата обращения: 30.06.2023).

тронного коносамента и коносамента, выданного на материальном носителе.

Выдача электронного коносамента рассматривается как регистрация электронного коносамента в реестре на основании заявления перевозчика. Регистрация носит правопорождающий характер, а требования к ее процедуре подробно регламентированы в нормативных актах. Указом Президента Республики Корея «О реализации положений Коммерческого кодекса об электронных коносаментах» деятельность по регистрации, выпуску и последующему трансферту прав по электронному коносаменту возложена на агентство по регистрации коносаментов, которое определяется Министерством юстиции Республики Корея³¹.

В отличие от коносамента, выпущенного на материальном носителе, обеспечение достоверности содержащихся в электронном коносаменте сведений возлагается не на перевозчика, а на агентство, которое, видимо, и следует признавать эмитентом электронного коносамента³². Когда перевозчик намеревается выдать электронный коносамент, он направляет в орган регистрации сгенерированное в электронной форме заявление и согласие грузоотправителя на выпуск электронного коносамента. В заявлении перевозчика должна содержаться информация, идентичная информации, вносимой в коносамент, выпускаемый на материальном носителе: описание груза, место получения или место доставки груза, наименование грузоотправителя и грузополучателя. Любое изменение информации в электронном коносаменте осуществляется путем обращения к регистрирующему органу³³.

Передача прав на электронный коносамент происходит путем электронного индоссамента, вносимого в реестр органом регистрации, на основании заявления индоссанта. Коммерческий кодекс Республики Корея исходит из того,

что индоссамент электронного коносамента, вносимый в реестр, порождает такие же правовые последствия, как и передача индоссату владения бумажным коносаментом с проставленным индоссаментом. Перед выдачей груза перевозчик должен убедиться, что лицо, которому он собирается выдать груз, является держателем электронного коносамента, указанным в реестре. Перевозчик уведомляет регистрирующий орган о выдаче груза, и с этого момента электронный коносамент считается возвращенным перевозчику.

Статья 12 указа Президента Республики Корея «О реализации положений Коммерческого кодекса об электронных коносаментах» предусматривает возможность материализации электронного коносамента, осуществляемой органом регистрации. В этом случае орган регистрации погашает запись в реестре и выдает коносамент на бумажном носителе, в котором делается отметка о его конверсии. На оборотной стороне выданного коносамента отражаются все записи о передаче прав, которые были внесены в реестр электронных коносаментов. При этом в силу прямого указания закона сделанные регистрирующим органом записи о передаче прав имеют такую же силу, как и индоссаменты. Записи, связанные с выдачей электронных коносаментов и трансфертом прав по ним, должны храниться 10 лет с момента выдачи груза или момента материализации электронного коносамента.

Возможность дематериализации коносамента, выданного на материальном носителе, законодательством Республики Корея не предусмотрена³⁴.

Поскольку юридическая сила электронного коносамента зависит от его регистрации в специальном реестре, который ведет определяемое Министерством юстиции Республики Корея агентство, признание электронных коно-

³¹ Для аккредитации в качестве агентства предъявляются требования к организационной-правовой форме (исключительно корпорация), финансовому состоянию лица (размер чистых активов должен составлять не менее 20 млрд вон, или около 15 млн долл. США), а также техническому оснащению корпорации (наличие помещения, оборудования и персонала). Корпорация также должна иметь страховой полис, покрывающий убытки, которые могут быть понесены пользователями системы. См.: URL: https://elaw.klri.re.kr/eng_mobile/viewer.do?hseq=27964&type=part&key=8 (дата обращения: 30.06.2023).

³² Byung-Soo Ahn, Tae-Ho Park. Op. cit. P. 292.

³³ Согласно ст. 9 указа Президента Республики Корея «О реализации положений Коммерческого кодекса об электронных коносаментах» любое внесение изменений в описание груза, в отношении которого был выдан электронный коносамент, допускается только с согласия перевозчика. См.: URL: https://elaw.klri.re.kr/eng_mobile/viewer.do?hseq=27964&type=part&key=8 (дата обращения: 30.06.2023).

³⁴ Byung-So Ahn, Tae-Ho Park. Op. cit. P. 290.

саментов, выданных в соответствии с иными национальными правовыми порядками, исключается. По этой причине электронный коносамент, зарегистрированный в корейском реестре, не может использоваться в трансграничных сделках³⁵.

В результате реформы 2013 г. в законодательстве Германии появилось указание на возможность выдачи коносамента в электронной форме (ст. 516 Торгового кодекса Германии). Вместе с тем подзаконные акты, необходимые для реализации этой нормы, до настоящего времени не приняты.

Согласно бразильскому Регламенту электронного коносамента Ajuste SINIEF 9/07 электронный коносамент представляет собой безбумажный налоговый документ, созданный для устранения необходимости в выдаче нескольких документов для покрытия внутренних грузов, перевозимых в пределах Бразилии. Таким образом, хотя бразильское законодательство признает действительность электронного коносамента как имеющего тот же статус, что и коносамент на бумажном носителе, это признание будет применяться только к электронным коносаментам, выпущенным и зарегистрированным Федеральной налоговой службой Бразилии. Кроме того, вызывает определенные сомнения возможность квалификации бразильского электронного коносамента как правоустанавливающего документа, поскольку изначально он был разработан как средство контроля налогообложения товаров в бразильских портах.

Заключение

Очевидно, что использование бумажной формы коносамента сдерживает потенциал морской перевозки и нивелирует достигнутые технологическим прогрессом успехи в морской торговле. С развитием технологий достоинства, обусловившие распространение в торговом обороте коносамента, выданного на бумажном носителе (быстрота и облегчение торгового оборота), постепенно становятся его недостатками. Коносамент на бумажном носителе перестал быть двигателем торговли и неуклонно превращает быстроходное судно в весельную лодку.

Электронная форма коносамента не только повышает эффективность использования флота посредством более быстрой выдачи груза, но и снижает транзакционные издержки всех участников торговли.

Следует признать, что, несмотря на усилия мирового сообщества, до момента унификации правовой базы на международном уровне пройдет не один год. Ситуация усугубляется и тем, что подобная унификация не может произойти без политического консенсуса, достичь которого, как показывают последние события, становится все сложнее.

В итоге наиболее перспективной возможностью для участников торговли использовать коносамент в электронном виде является их вступление в клубные системы, где юридическая сила электронного коносамента обеспечивается посредством обязательственных правоотношений, порождающих у членов сообщества обязанность рассматривать электронные коносаменты в качестве эквивалента бумажным. Однако такие системы повышают транзакционные издержки сторон, а генерируемые ими электронные документы крайне неохотно принимаются банками в качестве способа обеспечения по выдаваемым кредитам.

В результате проведенного анализа нами выделены ключевые факторы, определяющие перспективу использования электронного коносамента и требующие адекватного регулирования:

1. Проблема доверия к лицу, ведущему реестр электронных коносаментов.
2. Снижение транзакционных издержек участников торгового оборота при использовании электронного коносамента.
3. Возможность использования электронного коносамента в качестве способа обеспечения.
4. Признание электронного коносамента, выданного в соответствии с нормами одного национального правового порядка иными правовыми порядками.

В соответствии с обозначенными факторами в последующей работе мы попытаемся рассмотреть возможность цифровизации коносаментов в российском праве.

³⁵ В этой части существующее регулирование подвергается критике в корейской доктрине, которая признает закрытый характер реестра электронных коносаментов в качестве одного из препятствий для их использования. См.: *Seok-Beom Choi*. Compliance of Electronic Bill of Lading Regulation in Korea with Model Law on Electronic Transferable Records // *Journal of Korea Trade*. 2019. Vol. 23. No. 3. P. 78.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (постатейный) / Т. А. Диканова [и др.] // СПС «КонсультантПлюс».
- Чулкова Л. А. Практика КС РФ // Налоговый вестник — Консультации. Разъяснения. Мнения. 2020. № 9.
- Byung-Soo Ahn, Tae-Ho Park. A Study on the Clause of Uniform Commercial Code for Electronic Bills of Lading // *International Commerce and Information Review*. 2009. Vol. 11. No. 2. P. 281–300.
- Chetrit N., Danor M., Shavit A., Yona B., Greenbaum D. Not Just for Illicit Trade in Contraband Anymore: Using Blockchain to Solve a Millennial-Long Problem with Bills of Lading // *Virginia Journal of Law & Technology*. 2018. Vol. 22. Issue 1. P. 60–117.
- Thi Mai Anh Doan. Switching paper to electronic bills of lading: legal perspective and reform options for Vietnam. Malmö, 2018 // *World Maritime University Dissertations*. URL: https://commons.wmu.se/all_dissertations/664/?utm_source=commons.wmu.se%2Fall_dissertations%2F664&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages.
- Du Toit S. F. The Evolution of the Bill of Lading // *Fundamina*. 2005. Vol. 1. No. 2. P. 12–25.
- Goldby M. *Electronic documents in maritime trade: Law and practice*. 2nd ed. Oxford University Press, 2019.
- Low R. Replacing the Paper Bill of Lading with an Electronic Bill of Lading: Problems and Possible Solutions // *International Trade and Business Law Annual*. Vol. 5. London : Routledge-Cavendish, 2000.
- Pejovic C. *Transport documents in carriage of goods by sea : International law and practice*. New York : Routledge, 2020.
- Seok-Beom Choi. Compliance of Electronic Bill of Lading Regulation in Korea with Model Law on Electronic Transferable Records // *Journal of Korea Trade*. 2019. Vol. 23. No. 3. P. 68–83.

REFERENCES

- Dikanova TA, Zherebtsov AN, Bondarev, et al. Commentary to the Code of Inland Waterway Transport of the Russian Federation dated March 7, 2001 No. 24-FZ (article-by-article). Legal reference system «Konsultant Plus:» [Electronic resource]. «KonsultantPlus». (In Russ.).
- Chulkova LA. The practice of the Constitutional Court of the Russian Federation. *Tax Bulletin — Consultations. Clarifications. Opinions*. 2020;9. (In Russ.).
- Byung-Soo Ahn, Tae-Ho Park. A Study on the Clause of Uniform Commercial Code for Electronic Bills of Lading. *International Commerce and Information Review*. 2009;11(2). Jun.
- Chetrit N. Not Just for Illicity Trade in Contraband Anymore: Using Blockchain to Solve a Millennial-Long Problem with Bills of Lading. *Virginia Journal of Law & Technology*. 2018;22(1).
- Doan Thi Mai Anh. Switching paper to electronic bills of lading: legal perspective and reform options for Vietnam (2018). *World Maritime University Dissertations*. Available from: https://commons.wmu.se/all_dissertations/664/?utm_source=commons.wmu.se%2Fall_dissertations%2F664&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages.
- Du Toit SF. The Evolution of the Bill of Landing. *Fundamina*. 2005;11(2).
- Goldby M. *Electronic documents in Maritime trade. Law and practice*. 2nd ed. Oxford University press; 1995.
- Low R. Replacing the Paper Bill of Lading with an Electronic Bill of Lading: Problems and Possible Solutions. *International Trade and Business Law Annual*. 2000;5.
- Pejovic C. Transport documents in carriage of goods by sea: Low, Rouhshi. Replacing the Paper Bill of Lading with an Electronic Bill of Lading: Problems and Possible Solutions. *International Trade and Business Law Annual*. 2000;5.
- Seok-Beom Choi. Compliance of Electronic Bill of Lading Regulation in Korea with Model Law on Electronic Transferable Records. *Journal of Korea Trade*. 2019;23(3).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Шавалеев Михаил Валерьевич, кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА); консультант ИЦЧП имени С.С. Алексеева при Президенте РФ
д. 9, стр. 2, Садовая-Кудринская ул., г. Москва 125993, Российская Федерация
mihail_shavaleev@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Mikhail V. Shavaleev, Cand. Sci. (Law), Associate Professor, Department of Civil Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL); Consultant to the S.S. Alekseev ICCP under the President of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation
mihail_shavaleev@mail.ru

Материал поступил в редакцию 6 октября 2023 г.

Статья получена после рецензирования 21 октября 2023 г.

Принята к печати 16 января 2024 г.

Received 06.10.2023.

Revised 21.10.2023.

Accepted 16.01.2024.