

ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ В ТОРГОВОМ МОРЕПЛАВАНИИ



АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЁТ

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ
«ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ В ТОРГОВОМ
МОРЕПЛАВАНИИ»

Москва, 2022

**Настоящий Аналитический отчет подготовлен в рамках программы
Приоритет-2030 (направление «Геоправо»).**

Авторы:

Засемкова О.Ф., к.ю.н., доцент кафедры международного частного права

Пузырева Е.Н., к.ю.н., доцент кафедры международного частного права

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1 ПОНЯТИЕ И ВИДЫ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ДОКУМЕНТОВ.....	5
2 МЕЖДУНАРОДНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА В ТОРГОВОМ МОРЕПЛАВАНИИ.....	9
2.1 Международные транспортные конвенции.....	9
2.2 Нормативные источники регулирования электронной торговли и их применение в сфере торгового мореплавания	13
2.3 Анализ международных стандартов в сфере электронного документооборота, разработанных международными организациями.....	19
2.4 Электронные документы и международная банковская практика.....	29
2.5 Анализ регионального регулирования электронного документооборота в торговом мореплавании	39
3 АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА В ТОРГОВОМ МОРЕПЛАВАНИИ.....	42
ВЫВОДЫ.....	56

ВВЕДЕНИЕ

В условиях цифровизации и активного внедрения информационно-коммуникационных технологий все большее распространение получает применение электронных документов, позволяющих существенно облегчить и ускорить процесс оформления международных торговых отношений. Особенно актуальны вопросы внедрения электронных технологий в торговом мореплавании.

Исторически являясь важнейшей частью мировой транспортной системы и основным способом перевозки грузов и товаров (на который приходится около 80 % всех перевозок), морской транспорт имеет ключевое значение для осуществления международной торговли.

На протяжении долгого времени морское судоходство и возникающие в процессе морской перевозки отношения осложнялись проблемой использования бумажных документов, пересылка которых от одного участника к другому занимала длительное время и являлась дорогостоящей. Постепенно для большей оперативности стали использоваться отсканированные копии, однако для окончательной проверки все равно требовались оригиналы документов.

Указанные проблемы позволяет решить переход на электронный документооборот, который имеет следующие основные преимущества:

- упрощение процесса оформления перемещения людей и товаров;
- способствование отходу от использования классических бумажных носителей, что обеспечивает сохранность сведений, упрощает передачу коммерческой и финансовой информации, позволяет точно зафиксировать время совершения той или иной операции, исключает возможность несанкционированной модификации документов и подделки подписей;
- упрощает контроль за перевозками;
- повышает качество портовых услуг и сокращает время пребывания грузов в порту.

1. ПОНЯТИЕ И ВИДЫ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ДОКУМЕНТОВ

На протяжении долгого времени основной международных торговых операций являлись транспортные документы, оформляемые на бумажных носителях. Наиболее распространенными такими документами являлись **судовые расписки и экспедиторские квитанции**, подтверждающие наличие договора перевозки, и используемые, как правило, в рамках одной транспортной системы.

В настоящее же время основными транспортными документами, используемыми в торговом мореплавании, являются коносаменты и морские накладные.

Коносамент. Согласно ст. 142 КТМ РФ, «после приема груза для перевозки перевозчик по требованию отправителя обязан выдать отправителю коносамент», который выполняет 3 основные функции:

- 1) подтверждает наличие договора перевозки;
- 2) является распиской в получении груза перевозчиком;
- 3) является товарораспорядительным документом, то есть ценной бумагой (п. 1 ст. 142 ГК РФ), что предполагает возможность продажи груза, удостоверенного коносаментом, в пути путем передачи коносамента.

Морская накладная. В соответствии со ст. 143 КТМ РФ, «отправитель вправе потребовать от перевозчика выдачи вместо коносамента морской накладной», которая представляет собой товаросопроводительный документ, подтверждающий наличие договора перевозки, принятие груза перевозчиком и его обязанность доставить груз в определенное место и вручить указанному в накладной получателю. Согласно ст. 143 КТМ РФ, к накладной применяются общие правила о коносаменте (за исключением положений, касающихся товарораспорядительного характера коносамента). Как следствие, основное различие указанных документов (коносамента и накладной) заключается в невозможности передачи права на перевозимый груз посредством передачи

накладной.

До недавнего времени все перечисленные документы выпускались, преимущественно, в бумажной форме. Документы обрабатывались вручную, что предполагало длительную и дорогостоящую пересылку от одного участника другому. Для большей оперативности стали использоваться отсканированные копии, однако для окончательной проверки все равно требовались оригиналы документов.

Вместе с тем, в условиях цифровизации и активного внедрения информационно-коммуникационных технологий (далее – ИКТ) все большее распространение получает применение электронных документов, которые постепенно получают свое распространение и в сфере торгового мореплавания, что обусловлено следующими основными преимуществами электронного документооборота:

- 1) упрощение процесса оформления перемещения пассажиров, багажа и грузов;
- 2) отход от использования классических документов на бумажных носителях:
 - обеспечивает большую сохранность сведений;
 - упрощает передачу коммерческой и финансовой информации;
 - позволяет точно зафиксировать время совершения той или иной операции;
 - исключает возможность несанкционированной модификации документов и подделки подписей;
- 3) упрощает осуществление контроля за перевозками;
- 4) позволяет повысить качество портовых услуг и сократить время пребывания грузов в порту.

Несмотря на это, перевод в электронный вид всех вышеуказанных документов сопряжен с рядом сложностей. Так, в доктрине поднимается вопрос относительно:

- возможности признания электронного коносамента товарораспорядительным документом;

- надлежащего подписания электронных документов. Речь идет о возможности приравнивания электронной подписи к собственноручной, способах ее передачи, а также обеспечении гарантий ее достоверности и сохранности¹.

Несмотря на вышеуказанные вопросы, значение данного документа в трансграничных торговых отношениях сложно переоценить. В настоящее время именно использование электронных коносаментов является одним из необходимых условий для популяризации электронных платформ, используемых для торгового финансирования, и функционирующих, в том числе на основе технологии распределенного реестра (технологии блокчейн)².

Переход на электронный коносамент или e-B/L позволит:

- осуществлять передачу документов в режиме реального времени без каких-либо задержек;

- исключить возможность несанкционированного внесения в документы изменений;

- исключить подделку подписей и индоссаментов.

Несмотря на очевидную значимость такого перехода, в настоящее время электронный коносамент не получил широкого распространения, что обусловлено существованием вышеуказанных проблем.

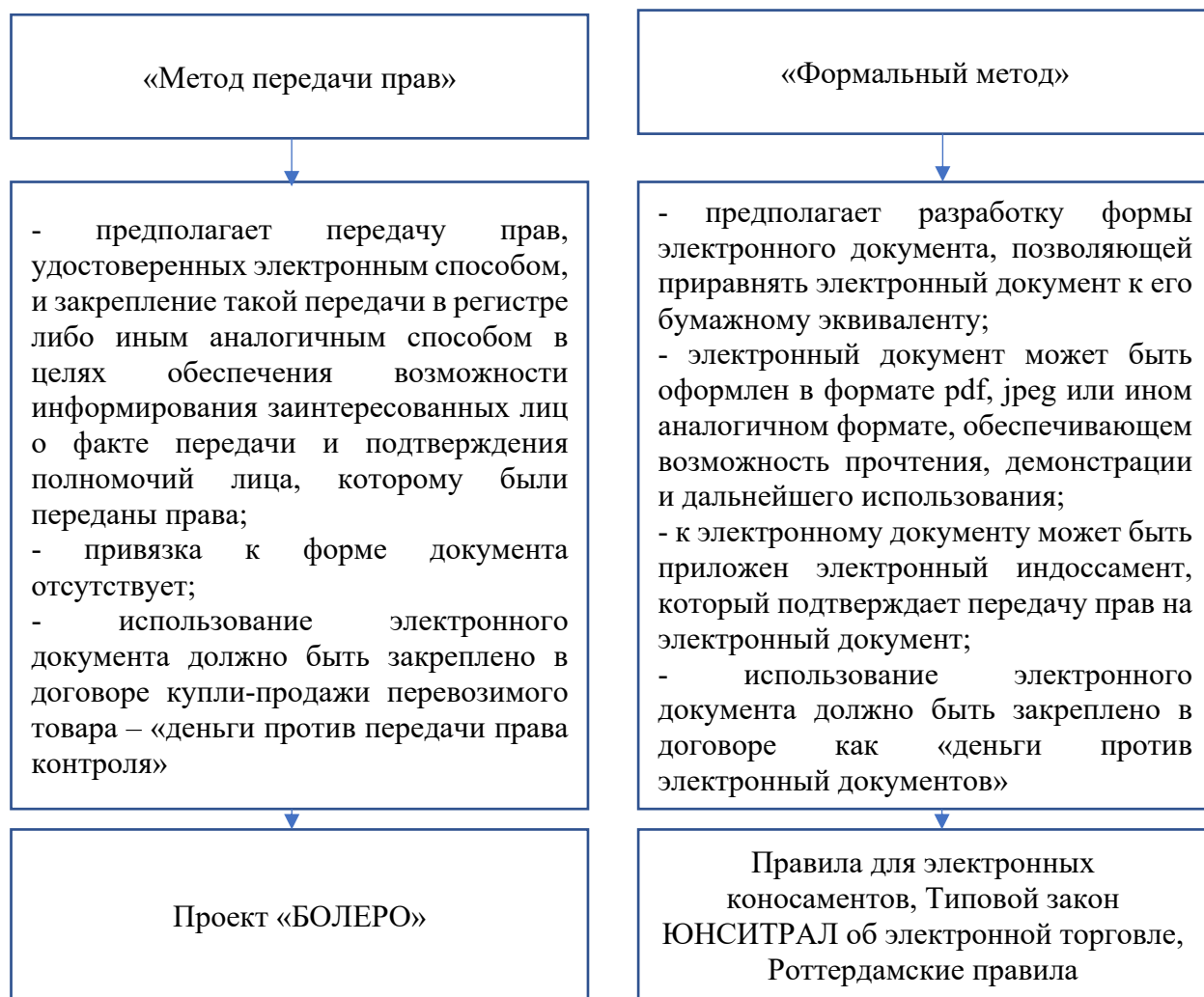
Не меньшее число вопросов возникает в отношении морской накладной, которая выступает подтверждением заключения договора перевозки груза и его принятия перевозчиком.

Попытки решения указанных вопросов предпринимаются как в

¹ Карев Я.А. Электронные документы и сообщения в коммерческом обороте: правовое регулирование. М., 2006. С. 6; Sturley M., Fujita T. The Rotterdam Rules. The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. P. 48.

² Электронные коносаменты: преодолимы ли препятствия на пути диджитализации внешней торговли? URL: <https://iccwbo.ru/blog/2019/elektronnye-konosamenty-preodolimy-li-prepyatstviya/?ysclid=19v7usfgr7469868462>

отечественной³, так и в зарубежной доктрине⁴. Так, исходя из возможности приравнивания электронных документов к бумажным, ряд зарубежных авторов выделяет 2 способа осуществления правовой регламентации оборота транспортных документов в электронном виде⁵:



³ Малюков К. А. Основные направления развития правил о договоре морской перевозки груза: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2017.

⁴ Goldby M. Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice. 2nd ed. Oxford University Press 2022.

⁵ Там же; Малюков К. А. Основные направления развития правил о договоре морской перевозки груза: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2017.

2. МЕЖДУНАРОДНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА В ТОРГОВОМ МОРЕПЛАВАНИИ

С момента возникновения идеи о возможности использования электронных документов и перехода на электронный документооборот в мире было предпринято множество попыток правовой регламентации данного вопроса. Наиболее важными такими документами являются:

- Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозки грузов 2009 г. (Роттердамские правила);
- Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле 1996 г.;
- Типовой закон ЮНИСТРАЛ об электронных подписях 2001 г.;
- Правила Международного морского комитета для электронных коносаментов 1990 г.;
- проект «БОЛЕРО» 1999 г.,
речь о которых пойдет далее.

2.1 Международные транспортные конвенции

Важную роль в решении вопроса о внедрении электронного документооборота в сферу торгового мореплавания играют международные морские конвенции, выступающие основным источником регулирования морских перевозок. К их числу относятся:

- Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (в редакции Протокола Висби) (далее - Правила Гаага-Висби);
- Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила);
- Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозки грузов 2009 г. (Роттердамские правила).

Краткая характеристика указанных документов представлена в Таблице 1 ниже.

Таблица 1 – Международные конвенции, посвященные морским перевозкам

Наименование документа	Виды транспортных документов	Требования, предъявляемые к транспортным документам
Правила Гаага-Висби (Россия является участницей) ⁶	Коносамент (понятие коносамента отсутствует)	<ul style="list-style-type: none"> - Форма коносамента не определена (стороны вправе использовать свою стандартизированную форму); - Правила регулируют использование документов, сделанных на бумажном носителе
Гамбургские Правила (Россия не участвует) ⁷	Коносамент (по смыслу п. 6 ст.1 под коносаментом понимается документ, подтверждающий договор перевозки и принятие или погрузку груза перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов предъявителю этого документа)	<ul style="list-style-type: none"> - Закреплена письменная форма документа, которая может включать в себя, наряду с прочим, телеграмму или телекс; - Правила регулируют использование документов, сделанных на бумажном носителе; - Впервые закреплена возможность проставления подписи на коносаменте при помощи любых механических или электрических средств, если это допускается законами страны, в которой выдается коносамент (п. 3 ст. 14 ГП)
Роттердамские Правила (Конвенция в силу не вступила) ⁸	Транспортный документ (оборотный и необоротный) ⁹ . По смыслу п. 14 ст. 1 «транспортный документ» означает документ, который выдан в соответствии с договором перевозки перевозчиком и который: а) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и	<ul style="list-style-type: none"> - Все, что подлежит включению в транспортный документ в соответствии с Конвенцией, может быть записано в транспортной электронной записи, при условии, что выдача или последующее использование транспортной электронной записи осуществляется с согласия перевозчика и грузоотправителя; - Электронное сообщение - означает информацию, подготовленную, отправленную, полученную или хранимую с помощью электронных, оптических, цифровых или аналогичных средств, в результате чего передаваемая

⁶ Россия ратифицировала Брюссельскую конвенцию в 1998 г.

⁷ Информация о статусе конвенции: URL: https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status

⁸ Для вступления конвенции в силу требуются акты 20 государств. По состоянию на октябрь 2022 г. В Конвенции участвует только 5 государств Бенин, Камерун, Конго, Испания и Того. URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status

⁹ По смыслу пп. 15 и 16 ст. 1 «Оборотный транспортный документ» означает транспортный документ, в котором с помощью таких формулировок, как «приказу», или «оборотный», или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким документам, в качестве имеющих аналогичные последствия, указано, что груз отправлен приказу грузоотправителя, приказу грузополучателя или предъявителю, и в котором прямо не указано, что он является «необоротным» или «не подлежащим передаче». «Необоротный транспортный документ» означает транспортный документ, иной чем оборотный транспортный документ.

	<p>b) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор. Транспортные электронные записи (оборотные и необоротные)¹⁰. Согласно п. 18 ст. 1 «транспортная электронная запись» означает информацию, содержащуюся в одном или более сообщениях, которые были переданы перевозчиком с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки, включая информацию, логически связанную с транспортной электронной записью в результате включения в качестве приложений или увязки иным образом с транспортной электронной записью одновременно с ее выдачей или после ее выдачи перевозчиком, с тем чтобы сделать ее частью транспортной электронной записи, которая:</p> <p>a) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и</p> <p>b) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор.</p>	<p>информация является доступной для ее последующего использования;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Выдача транспортной электронной записи, исключительный контроль над ней или ее передача имеют такие же последствия, как и выдача транспортного документа, владение им или его передача; - Определены процедуры использования оборотной транспортной электронной записи, которые предусматривают: <ul style="list-style-type: none"> a) метод выдачи и передачи этой записи предполагаемому держателю; b) подтверждение в отношении сохранения целостности оборотной транспортной электронной записи; c) способ, с помощью которого держатель в состоянии продемонстрировать, что он является таким держателем; и d) способ направления подтверждения того, что сдача груза держателю осуществлена или что в соответствии с п. 2 ст. 10 или пп. а (ii) и с п. 1 ст. 47 транспортная электронная запись полностью утратила юридическую силу или действительность; - Предусмотрены правила замены оборотных транспортных документов на транспортные электронные записи: <ul style="list-style-type: none"> a) держатель передает оборотный транспортный документ или все его экземпляры, если было выдано более одного экземпляра, перевозчику; b) перевозчик выдает держателю оборотную транспортную электронную запись, которая содержит заявление о том, что она заменяет оборотный транспортный документ; и c) оборотный транспортный документ утрачивает затем юридическую силу или действительность. - Также предусмотрены процедуры замены электронных транспортных записей на транспортные документы: <ul style="list-style-type: none"> a) перевозчик выдает держателю взамен транспортной электронной записи
--	--	---

¹⁰ Согласно пп. 19 и 20 ст. 1 19. «Оборотная транспортная электронная запись» означает транспортную электронную запись: а) в которой с помощью таких формулировок, как «приказу», или «оборотный», или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким записям, в качестве имеющих аналогичные последствия, указано, что груз отправлен приказу грузоотправителя или приказу грузополучателя, и в которой прямо не указано, что она является «необоротной» или «не подлежащей передаче»; и б) которая используется в соответствии с процедурами использования оборотных транспортных электронных записей (п. 1 ст. 9). «Необоротная транспортная электронная запись» означает транспортную электронную запись, которая не является оборотной транспортной электронной записью.

		<p>оборотный транспортный документ, который содержит заявление о том, что он заменяет оборотную транспортную электронную запись; и</p> <p>b) транспортная электронная запись утрачивает затем юридическую силу или действительность.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Статья 36 определяет договорные условия, которые подлежат включению в транспортные документы и электронные транспортные записи; - Закреплена возможность использования электронной подписи для транспортных электронных записей. Такая электронная подпись должна идентифицировать подписавшего в связи с транспортной электронной записью и содержать указание на то, что перевозчик санкционировал эту транспортную электронную запись. - Допускается возможность включения в транспортные документы и транспортные электронные записи арбитражных соглашений и соглашений о выборе суда.
--	--	--

Проведенный анализ свидетельствует об отсутствии единообразного подхода к решению вопроса об использовании электронных документов в морской перевозке.

В настоящее время только одна транспортная конвенция - Роттердамские Правила - закрепляет специальные положения об электронных транспортных записях. Однако по состоянию на ноябрь 2022 г. конвенция в силу не вступила.

Вместе с тем, нельзя не учитывать время подготовки иных документов, принятых в данной сфере, - Правил Гаага-Висби и Гамбургских правил. На момент разработки указанных документов информационно-коммуникационные технологии находились лишь в начале своего развития. Как следствие, конвенции были направлены на регулирование отношений, в которых использовались традиционные формы документов, то есть документы на бумажных носителях.

С учетом недоверия коммерсантов того времени к новым способам передачи информации всякие попытки их внедрения в повседневную деятельность оставались лишь предметом обсуждения в рамках профессиональных кругов, и не находили своего отражения в принимаемых как на международном, так и на национальном уровне документах.

2.2 Нормативные источники регулирования электронной торговли и их применение в сфере торгового мореплавания

Важную роль в осуществлении перехода к электронному документообороту играют нормативные акты, посвященные регулированию электронной торговли.

К их числу относятся как международные конвенции (такие, как Конвенция ООН об использовании электронных сообщений в международных договорах 2005 г.), так и акты негосударственного регулирования (*lex mercatoria*), принятые различными международными организациями, такими как ЮНСИТРАЛ и Международный морской комитет и др.

Особое место среди них занимает Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле 1996 г., в котором впервые были зафиксированы основополагающие принципы, признаваемые основными элементами современного права электронной торговли, и зафиксированные в большинстве документов, посвященных данному вопросу (включая Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных подписях 2001 г.¹¹ и Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях 2017 г.¹², а также Конвенцию ООН об использовании электронных сообщений в международных договорах 2005 г.). К числу таких принципов относятся:

1) *принцип недискриминации*, предполагающий невозможность лишения документа юридической силы или признания его недействительным лишь по

¹¹ Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных подписях 2001 г. URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/ecommerce/modellaw/electronic_signatures

¹² Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях 2017 г. URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records

той причине, что он составлен в электронной форме¹³;

2) *принцип технологической нейтральности*, предполагающий разработку нейтральных по отношению к используемым технологиям правил;

3) *принцип функциональной эквивалентности*, согласно которому с юридической точки зрения электронные документы и сообщения приравниваются к документам на бумажных носителях. Основной целью данного принципа является обеспечение соответствия электронных сообщений и документов понятиям «письменной формы», «подписи», «оригинала» и иных терминов, употребляемых в отношении документов, изготовленных на бумажных носителях.

Таким образом, Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле 1996 г. представляет собой один из важнейших нормативных актов, устанавливающих основу осуществления электронного документооборота, и оказывающих существенное влияние на дальнейшее развитие регулирования в данной сфере¹⁴.

В частности, рассмотренные выше принципы (принцип недискриминации, принцип технологической нейтральности и принцип функциональной эквивалентности) отражены во всех принятых в рамках ЮНСИТРАЛ нормативных актах, посвященных электронной торговле и переходу на электронный документооборот, в том числе в сфере торгового мореплавания (например, в Типовом законе ЮНСИТРАЛ об электронных подписях, Роттердамских правилах и т.д.).

Не менее важную роль в развитии электронной торговли и внедрении электронного документооборота играют и иные документы, краткая характеристика которых представлена в Таблице 2 ниже.

¹³ Малюков К.А. Основные направления развития правил о договоре морской перевозки груза: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2017.

¹⁴ Малюков К.А. Основные направления развития правил о договоре морской перевозки груза: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2017.

Таблица 2 – Международные документы, посвященные электронной торговле и переходу на электронный документооборот

Наименование документа	Основная цель документа	Принципы, лежащие в основе документа	Основное содержание документа
Конвенция ООН об использовании электронных сообщений в международных договорах 2005 г. ¹⁵	<ul style="list-style-type: none"> - содействие в использовании электронных сообщений в международной торговле посредством обеспечения действительности и исполнимости контрактов, заключенных при помощи электронных средств, а также сообщений, обмен которыми осуществлялся посредством электронных средств связи¹⁶; - повышение степени унификации норм об электронной торговле; - поощрение единообразия при включении типовых законодательных положений ЮНСИТРАЛ об электронной торговле во внутреннее законодательство государств; - обновление и дополнение типовых законодательных положений в свете новейшей практики¹⁷. - Конвенция применяется ко всем электронным сообщениям, которыми обмениваются стороны, при условии, что коммерческие предприятия таких сторон находятся в разных государствах и 	<ul style="list-style-type: none"> - принцип функциональной эквивалентности между электронной и письменной формами сообщений, а также между электронными методами удостоверения подлинности и собственноручными подписями; - принцип недискриминации; - принцип технологической нейтральности. 	<ul style="list-style-type: none"> - устанавливает эквивалентность между электронной и письменной формой сообщений; - упрощает использование электронных сообщений в международной торговле.

¹⁵ Конвенция Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах (Нью-Йорк, 2005 год). URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/ecommerce/conventions/electronic_communications

¹⁶ Пояснительная записка Секретариата ЮНСИТРАЛ к Конвенции ООН об использовании электронных сообщений в международных договорах. URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ru/06-57454_ebook.pdf

¹⁷ Конвенция Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах (Нью-Йорк, 2005 год). URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/ecommerce/conventions/electronic_communications

	при этом коммерческое предприятие хотя бы одной стороны находится в государстве-участнике Конвенции.		
Типовой закон об электронной торговле 1996 г. ¹⁸	упрощение ведения торговли с использованием электронных средств за счет разработки свода признанных на международном уровне норм, направленных на: <ul style="list-style-type: none"> - устранение правовых препятствий для электронной торговли; - повышение юридической предсказуемости электронной торговли; - установление равного режима для бумажной и электронной информации¹⁹. 	<ul style="list-style-type: none"> - принцип недискриминации: электронная форма документа не влияет на его юридическую силу, действительность и исковую силу; - принцип технологической нейтральности: принятие норм, являющихся нейтральными по отношению к используемой технологии; - принцип функциональной эквивалентности: предполагает установление критериев, при помощи которых электронные сообщения могут признаваться эквивалентом сообщений в бумажной форме. 	устанавливает нормы, касающиеся: <ul style="list-style-type: none"> - составления и действительности контрактов, заключаемых при помощи электронных средств; - атрибуции сообщений данных; - подтверждения получения и определения времени и места отправления и получения сообщений данных; - допустимости и доказательственной силы электронного сообщения данных, что необходимо для функционирования электронного документооборота.
Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных подписях 2001 г. ²⁰	<ul style="list-style-type: none"> - обеспечение возможности использования электронных подписей; - оказание содействия государствам в создании современной, согласованной и взвешенной законодательной основы для эффективного решения вопроса о правовом режиме 	<ul style="list-style-type: none"> - принцип технологической нейтральности: принятие норм, являющихся нейтральными по отношению к используемой технологии. Иными словами, законодательством, основанном на положениях Типового закона, 	<ul style="list-style-type: none"> - закрепляет критерии технической надежности, позволяющие определить эквивалентность электронных и собственноручных подписей; - содержит основные правила поведения, которые могут

¹⁸ Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле (1996 год) с дополнительной статьей 5 bis, принятой в 1998 году. URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/ecommerce/modellaw/electronic_commerce

¹⁹ ЮНСИТРАЛ Типовой закон об электронной торговле и Руководство по принятию 1996 год с дополнительной статьей 5 bis, принятой в 1998 году. URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ru/v1504119_ebook.pdf

²⁰ Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных подписях 2001 г. URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/ecommerce/modellaw/electronic_signatures

	электронных подписей и придания определенности их статусу ²¹ .	могут признаваться различные варианты электронных подписей, включая подписи, сделанные на основе криптографии (например, инфраструктуры публичных ключей, ИПК), и электронные подписи с использованием иных технологий. - принцип недискриминации; - принцип функциональной эквивалентности; - принцип эквивалентности по существу, согласно которому место происхождения иностранной подписи не учитывается при решении вопроса о признании иностранного сертификата и электронной подписи.	использоваться для осуществления оценки обязанностей и ответственности в отношениях между подписавшим документ лицом, полагающейся на такую подпись стороной и доверенным третьим лицом, принимающим участие в процессе подписания документа.
Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях 2017 г. ²²	- обеспечение возможности законного использования электронных передаваемых записей на внутреннем и трансграничном уровнях. - под электронной передаваемой записью для целей Типового закона понимается функциональный эквивалент оборотного документа или инструмента, при условии, что такая запись содержит информацию, требуемую в оборотном документе или инструменте, и	- принцип недискриминации: электронная форма документа не влияет на его юридическую силу, действительность и исковую силу; - принцип технологической нейтральности: принятие норм, являющихся нейтральными по отношению к используемой технологии;	- предусматривает возможность использования любых технологий и моделей (реестров, систем знаков, распределенных блоков данных); - позволяет включить в электронную передаваемую запись информацию, которая ввиду ее характера не может быть включена в бумажный

²¹ Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных подписях 2001 г. URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/ecommerce/modellaw/electronic_signatures

²² Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях 2017 г. URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records

	<p>может быть использована в качестве надежного метода, позволяющего:</p> <p>а) идентифицировать электронную запись как электронную передаваемую;</p> <p>б) придать электронной записи характер, благодаря которому она может быть признана объектом контроля с момента ее создания до момента утраты ею силы или признания ее недействительной;</p> <p>в) обеспечить сохранность целостности электронной передаваемой записи²³</p>	<p>- принцип функциональной эквивалентности: предполагает установление критериев, при помощи которых электронные сообщения могут признаваться эквивалентом сообщений в бумажной форме;</p> <p>- принцип недискриминации в отношении иностранного происхождения или использования электронной передаваемой записи за рубежом.</p>	<p>оборотный документ или инструмент;</p> <p>- предусматривает руководящие принципы, позволяющие осуществить оценку надежности метода, который используется для управления электронными передаваемыми записями, и изменения носителя. Иными словами, речь идет о возможности замены электронной записи документом на бумажном носителе и наоборот).</p>
<p>Правила Международного морского комитета для электронных коносаментов 1990 г.</p>	<p>- впервые регламентировали использование полностью электронного коносамента и придали ему ту же юридическую силу, что и коносаменту на бумажном носителе.</p>	<p>- принцип функциональной эквивалентности: предполагает возможность признания электронного документа эквивалентным коносаменту на бумажном носителе.</p>	<p>- применение Правил сторонами договора морской перевозки груза носит добровольный характер, а сами Правила имеют рекомендательный характер;</p> <p>- в случае применения Правил при морской перевозке грузов, подтверждение их получения в электронном виде, равно как и вся содержащаяся в электронном документе информация обладают той же юридической силой, что и подтверждение приема груза коносаментом на бумажном носителе.</p>

²³ Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях 2017 г. URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records

2.3 Анализ международных стандартов в сфере электронного документооборота, разработанных международными организациями

Наряду с международными договорами и типовыми законами, регулирование электронного документооборота, в том числе в сфере торгового мореплавания, осуществляется посредством международных стандартов и правил, разработанных негосударственными организациями и объединениями.

В настоящее время в мире существует множество различных электронных систем выдачи и передачи прав на грузы. Наиболее популярными среди них являются:

1) **e-B/L Korea** – реестр, созданный Правительством Республики Корея и управляемый частным оператором, согласно Закону о коммерции 2001 г., содержащему правилу о функциональной эквивалентности электронных коносаментов документам на бумажных носителях²⁴.

Необходимым условием для этого является регистрация такого коносамента в специальном реестре, управляемом назначенным государством оператором (в качестве которого выступает Korea Trade Net, KTNET) и контролируемом государством. Коммуникации в рамках данной системы осуществляются посредством uTradeHub, а информационная система состоит из репозитория документов (uTrade Document Repository), электронного реестра правовых титулов и портала e-B/L Korea Portal, регулируемого соглашением об оказании услуг, на которое пользователи системы должны подписаться при регистрации на KTNET для получения доступа к системе²⁵.

Аутентичность и целостность сообщений в системе достигается за счет использования сертификации инфраструктуры открытых ключей (PKI): все электронные сообщения, передаваемые оператору для выставления и передачи электронных счетов, должны быть снабжены цифровой подписью, предоставленной корейским поставщиком сертификационных услуг.

²⁴ Goldby M. Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice. 2nd ed. Oxford University Press 2022.

²⁵ Там же.

Гражданам Кореи и тем, у кого есть корейский личный идентификационный номер (PIN) или регистрационный номер компании, пройти сертификацию не составляет труда. В то же время, для лиц, не имеющих соответствующих идентификационных номеров, необходимым является соблюдение правил о трансграничном признании цифровых подписей, установленных ст. 27-bis Закона Кореи об электронной подписи 1999 г.

На практике система работает следующим образом. Грузоотправитель подает заявку на доставку перевозчику. Если грузоотправитель дает согласие на использование е-В/Л (что он может сделать во время подачи своего запроса), перевозчик запрашивает в реестре выставление электронного счета. Запрос на выдачу е-В/Л должен содержать информацию о коносаменте, его общих положениях и условиях, а также соглашение об использовании электронной формы, что позволяет оператору реестра выставять электронный счет. Оператор создает электронную запись, составляющую электронный счет. Уникальность такой записи достигается за счет присвоения ей уникального идентификационного номера. Электронный счет состоит из двух записей, одна из которых идентифицирует владельца е-В/Л и хранится в реестре, а вторая, содержащая информацию о коносаменте, хранится в репозитории uTrade. Указанные записи идентифицируются, связываются и ежедневно синхронизируются. После получения уведомления о создании записи от оператора, грузоотправитель получает право распоряжения электронным коносаментом²⁶.

Передача е-В/Л осуществляется путем направления оператору реестра сообщения о намерении такой передачи, уникальном идентификационном номере электронного счета и информации о получателе. На этом этапе оператор реестра вносит поправки в электронную запись, обновляя информацию, относящуюся к держателю, с уведомлением каждой стороны о факте передачи, после чего получатель получает право контроля, которое дает ему:

²⁶ Goldby M. *Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice*. 2nd ed. Oxford University Press 2022.

- возможность требовать внесения изменений в счет;
- требовать разделения или объединения электронных коносаментов;

Держатель электронного счета может также запросить доставку товара. После получения запроса оператор реестра замораживает запись, чтобы предотвратить ее дальнейшее распространение, и передает запрос перевозчику.

Убедившись, что запрашивающая сторона является держателем, перевозчик может либо принять запрос на доставку, либо отказаться. В первом случае перевозчик доставит товар и сообщит KTNET имя получателя и дату доставки. Электронный коносамент будет аннулирован (т. е. помещен в архив, чтобы его больше нельзя было изменить или удалить), а стороны уведомлены об этом. В последнем случае перевозчик информирует оператора реестра о причинах отказа, и электронный коносамент снова будет выпущен в обращение²⁷.

Закон также предусматривает возможность преобразования электронного коносамента в бумажный по требованию держателя, что может сделать лишь оператор реестра. В таком случае электронная запись прекращается, и перевозчик уведомляется об этом.

2) **Bolero** – закрытый (то есть доступный только участникам) центральный реестр, созданный и управляемый частной компанией, деятельность которой регулируется английским правом.

В настоящее время Bolero является одним из наиболее успешных проектов создания электронного коносамента, который получил широкое распространение среди компаний из Великобритании, Нидерландов, Швеции, Гонконга и США, выступающих в роли грузоотправителей, перевозчиков, грузополучателей и банков.

Необходимым условием его использования является регистрация. В основе функционирования Bolero лежат Интернет-коммуникации,

²⁷ Goldby M. Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice. 2nd ed. Oxford University Press 2022.

защищенные посредством РКИ и цифровых подписей, а сам Bolero выступает в качестве центра сертификации²⁸.

Как отмечается на сайте Bolero, он представляет собой не просто «электронную версию коносамента, а сочетание правил и технологий, позволяющих точно воспроизвести функции бумажного коносамента». При этом условно можно выделить 2 составляющие данного проекта:

а) *свод правил Bolero* (Bolero Rulebook) – типовое пользовательское соглашение (проформа), сторонами которого являются все пользователи системы, предусматривающее порядок использования коносамента и возникающие в связи с этим права и обязанности участников. Как следствие, при вступлении в Bolero лицо становится участником данного соглашения, которое устанавливает его права и обязанности в отношении других пользователей при использовании данной системы. Важной особенностью данного свода правил является тот факт, что он предусматривает возможность выполнения системой операций по передаче электронных коносаментов, которые будут иметь те же правовые последствия, что и передача коносамента на бумажном носителе²⁹.

б) *регистр прав* (the Bolero Title Registry) – регистр в форме электронной системы, при помощи которой осуществляется регистрация перехода прав на коносаменты. В рамках данного регистра все действия, совершаемые в отношении коносамента, подлежат фиксации. Необходимым условием выдачи электронного коносамента является направление перевозчиком в регистр электронного сообщения, содержащего электронную подпись, а также указание на первого держателя коносамента³⁰. При этом, как отмечают разработчики Bolero, «владение электронным коносаментом эквивалентно владению коносаментом на бумажном носителе». Как следствие, право на коносамент и представляемый им груз, может быть передано другому лицу

²⁸ Bolero. URL: <https://www.bolero.net/>

²⁹ Малюков К.А. Основные направления развития правил о договоре морской перевозки груза: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2017.

³⁰ Там же.

посредством направления в реестр электронного сообщения, содержащего указание на нового держателя³¹. Аналогичным образом, держатель электронного коносамента, указанный в реестре, перевозчиком либо предыдущим держателем, вправе потребовать сдачи ему груза путем направления электронного сообщения, подписанного электронной подписью.

При этом в доктрине отмечается, что система Bolero позволяет решить большинство правовых проблем, возникающих в связи с переходом на электронный коносамент (Таблица 3).

Таблица 3 – Основные особенности системы Bolero³²

№	Правовая проблема	Решение, предлагаемое системой Bolero
1	Выдача коносамента	В соответствии с системой, возможно включение стандартных условий договора перевозки в электронный коносамент, который также содержит подтверждение перевозчика о приеме груза к перевозке.
2	Подпись	Согласно Свод правил, электронная подпись признается имеющей ту же силу, что и собственноручная. Как следствие, документы и переписки, содержащие электронную подпись, действительны в той же мере, как и документы и сообщения на бумажных носителях, подписанные обычной подписью. Более того, действительность документа или сообщения подвергаться сомнению лишь по той причине, что он содержит электронную подпись.
3	Изменение места назначения	Система позволяет держателю коносамента давать перевозчику указания относительно места назначения (места доставки) груза, включая возможность его изменения (при условии, что такие указания зафиксированы в Регистре или подаются через него).
4	Замена коносамента	Система предусматривает возможность «раздела» груза, удостоверенного одним коносаментом, по нескольким (например, в случае намерения грузоотправителя продать часть груза, находящегося в пути, разным покупателям). В таком случае перевозчик дает согласие регистру на выдачу новых коносаментов (при условии согласия на это как держателя коносамента, так и перевозчика).

Как отмечается в отчете ЮНКТАД об электронной торговле, использование электронного коносамента в рамках системы Bolero позволяет

³¹ Goldby M. Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice. 2nd ed. Oxford University Press 2022.

³² Малюков К.А. Основные направления развития правил о договоре морской перевозки груза: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2017.

существенно ускорить передачу информации и обеспечить ее защиту³³. Вместе с тем, в случае необходимости демонстрации коносамента третьим лицам (например, государственным органам) или его передачи (например, в случае продажи груза, находящегося в пути) лицам, не являющимся участникам системы Bolero, могут возникать сложности, которые предполагают возврат к коносаменту на бумажном носителе, что является основным недостатком рассматриваемой системы³⁴.

3) **CargoDocs DocEx** от essDOCS – система, созданная частным предприятием, и регулируемая английским правом или правом США (в зависимости от обстоятельств)³⁵. Она представляет собой систему обмена электронными отгрузочными документами, разработанную компанией essDOCS Exchange Limited (essDOCS). Как и Bolero, данная система доступна только для участников, связанных между собой DSUA³⁶.

essDOCS (ранее Electronic Shipping Solutions (ESS)) была создана в 2005 году с целью продвижения использования электронных альтернатив отгрузочным документам и запущена в эксплуатацию в январе 2010 г.

В настоящее время она представляет собой цифровые веб-решения, охватывающие все основные документы, выдаваемые в отношении грузовых перевозок, такие как оригинальные электронные накладные, сертификаты происхождения, сертификаты качества, манифесты и таблицы учета рабочего времени. Появившись после Bolero, essDOCS быстро получила популярность среди участников торговли. Изначально будучи сосредоточенной на торговле энергией (для которой характерно небольшое количество крупных игроков), впоследствии система расширила свои услуги по перевозке насыпных и линейных грузов и в настоящее время активно используется во всех ключевых морских перевозках и получила одобрение от таких ассоциаций, как:

³³ Electronic Commerce and International Transport Services. Report by the UNCTAD Secretariat. 31 July 2001. TD/B/COM.3EM.12/2.

³⁴ Малюков К.А. Основные направления развития правил о договоре морской перевозки груза: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2017.

³⁵ ESSDOCS. URL: <https://www.essdocs.com>

³⁶ Goldby M. Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice. 2nd ed. Oxford University Press 2022.

- Leadership in Energy Automated Processing (LEAP), представляющей крупные нефтяные компании, торговые дома и банки;
- Международный клуб транспортных посредников (ITIC), представляющий судовых агентов и независимых инспекторов;
- Клуб взаимного обслуживания через транспорт (TT Club), представляющий мультимодальных операторов.

Основной целью разработки рассматриваемой системы являлось достижение 4 основных целей: обеспечение доступности, безопасности, простоты и интеграции, что должно было гарантировать ее привлекательность для потенциальных пользователей.

При составлении транспортных документов стороны связываются через систему с грузоотправителем и перевозчиком или его агентом, завершающим выставление счета. В случае необходимости документы могут быть совместно рассмотрены, изменены или исправлены. Система предоставляет варианты работы с документами, включая «подписать», «выдать», «изменить» (с согласия грузоотправителя и перевозчика), «отправить», «вернуть», «распечатать и конвертировать» (используется, когда необходимо преобразовать электронный документ в бумажный), «изготовить» и «выполнить». Так, одним из способов использования функции «исправить» является разделение коносаментов, когда груз, охватываемый одной накладной, должен быть разделен на части, предназначенные для отдельных покупателей.

Возможность использования различных функций зависит от полномочий и возможностей пользователя в отношении рассматриваемой транзакции. Например, только пользователь, владеющий первоначальным коносаментом (независимо от того, был ли он ему выдан или передан), вправе передать его другому пользователю³⁷.

Важной особенностью системы, обусловившей ее успех, является тот факт, что созданные при помощи нее электронные коносаменты выглядят

³⁷ Goldby M. Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice. 2nd ed. Oxford University Press 2022.

идентично бумажным документам, которые были бы выпущены вместо них, поскольку платформа воссоздает соответствующие пользовательские шаблоны коносаментов, тем самым облегчая переход на электронный носитель для всех заинтересованных сторон. Грузоотправитель (или, в случае торговли сырой нефтью, оператор терминала) заполняет коносамент и передает его перевозчику для подписания.

Как только коносамент будет передан перевозчику, он получает уведомление по электронной почте о том, что документы готовы для рассмотрения и, при необходимости, подписания. Чтобы перевозчик поставил подпись, появляется предупреждение, уведомляющее пользователя о юридическом значении подписи и применимости DSUA. Затем перевозчик должен будет повторно пройти процедуру аутентификации, используя имя пользователя, пароль и токен, подтверждающий намерение подписать документ.

Поскольку не все суда имеют доступ к широкополосной связи, essDOCS предоставляет перевозчикам несколько вариантов проверки, подписания и выставления счетов (или их отклонения). Доступные варианты включают версию экрана DocEx с низкой пропускной способностью, которая может работать на низких скоростях, зашифрованную связь по электронной почте или делегирование полномочий для подписи судовому агенту или штаб-квартире перевозчика. После того, как перевозчик подпишет счет в электронной форме, выдается электронный коносамент³⁸.

Коносаменты сопровождаются торговым журналом, в котором показаны прошлые перемещения документа. Всякий раз, когда пользователь передает исходный документ другому пользователю, копия документа появляется в папке «сохраненные» отправителя. Копии хранятся в системе в течение двенадцати лет. Конечный получатель (или конечный получатель груза) возвращает документ перевозчику вместе с инструкциями по доставке, в которых может быть указан, например, разгрузочный терминал (и резервуар,

³⁸ Goldby M. *Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice*. 2nd ed. Oxford University Press 2022.

в случае сырой нефти) или соответствующие данные грузовика (в случае контейнерного груза). Как только груз будет доставлен, первоначальный коносамент (теперь находящийся под контролем перевозчика) будет «заполнен» и снабжен водяным знаком.

Система может использоваться для создания полного комплекта документов, необходимых для перевозки контейнерных, энергетических и навалочных грузов. Создателям сертификатов происхождения, качества и количества может быть предоставлен доступ к системе с правом создания, подписания и выдачи документов в электронном виде. Документы, созданные с использованием CargoDocs, могут быть представлены банкам в соответствии с Электронным дополнением к Унифицированным правилам и обычаям для документарных аккредитивов (eUCP) и могут быть приняты или отклонены ими.

4) **edoxOnline** – первая в мире платформа, основанная на технологии блокчейн (Ethereum) и одобренная Международной группой клубов взаимного страхования (International Group of P&I Clubs, IGP&I). Ее разработчиком является аргентинская компания GlobalShare, занимающаяся разработкой инструментов и решений для оптимизации процессов в цепочках поставок, логистике и коммерческих сетях³⁹.

Необходимым условием использования данной платформы является регистрация, которая может быть осуществлена непосредственно самим подписантом, либо опосредованно посредством представления доверенности, выданной его представителю или агенту.

Прошедшие регистрацию стороны могут использовать платформу для определения статуса электронного коносамента (e-B/L), а также идентификации стороны, являющейся держателем такого документа, при помощи собственных закрытых ключей двухфакторной аутентификации (2FA), которые необходимы для совершения всех действий,

³⁹ Goldby M. Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice. 2nd ed. Oxford University Press 2022.

предпринимаемых в системе (включая «Наименование нового владельца», «Подтверждение», «Внесение изменений» и т.д.).

Сам коносамент создается в системе совместно грузоотправителем и морским перевозчиком и может включать чартер и другие положения. После утверждения перевозчик выдает электронный документ (е-V/L), путем выполнения действия «Подписать и выпустить». После этого система направляет е-V/L грузоотправителю/заказчику.

В случае необходимости в е-V/L можно вносить изменения, а также передавать его различным владельцам, однако в любой момент времени у него может быть только один держатель⁴⁰.

Особенностью системы является возможность участников сделки (включая таможенных брокеров, морских агентов, экспедиторов, торгово-промышленные палаты и государственные органы) зайти в систему и получить актуальную информацию о статусе груза.

Система может использоваться как для навалочных грузов, для которых в ней предусмотрен модуль комплексной подготовки документов, так и для контейнерных грузов, для которых создан модуль документирования оформления коносаментов, напрямую интегрированный с INTTRA⁴¹.

Учитывая постепенную популяризацию использования электронных коносаментов БИМКО разработал новую оговорку, предназначенную для использования в чартерах, и касающуюся использования электронных коносаментов, - BIMCO Electronic Bills of Lading Clause.

Суть данной оговорки заключается в возможности выпуска по выбору фрахтователя как традиционных коносаментов на бумажных носителях, так и электронных коносаментов. Последний вариант предполагает необходимость регистрации судовладельцев за счет фрахтователей в системе электронной

⁴⁰ Goldby M. Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice. 2nd ed. Oxford University Press 2022.

⁴¹ INTTRA. URL: <https://www.inttra.com> (дата обращения: 10.10.2022).

торговли, одобренной международной группой клубов взаимного страхования судовладельцев (International Group of P&I Clubs)⁴².

2.4 Электронные документы и международная банковская практика

Помимо оформления перевозки и подтверждения прав на товар транспортные документы также активно применяются при проведении расчетных операций. Представление транспортных документов необходимо для доказывания факта отправки товара в согласованный пункт назначения в рамках определенного контрактом срока. Направление правильных товаросопроводительных документов выполняет важную функцию в рамках исполнения международных договоров купли-продажи, в частности контрактов, заключаемых на условиях CIF, а также при оплате по договору, в случае наличия договоренности об использовании аккредитива или инкассо.

Именно банки, выступающие в качестве посредников, обрабатывают платежи продавцу после получения доказательств выполнения последним своих договорных обязательств. Без их участия передача документов занимала бы много времени, что приводило бы к задержкам. Также нельзя забывать, что именно в международной банковской практике были разработаны подробные требования к оформлению и содержанию транспортных документов, а также сформулированы правила их электронного представления.

Сегодня при проверке документов банки в основном руководствуются положениями Унифицированных правил, разрабатываемых Международной торговой палатой для различных видов расчетов. Среди них наибольшей популярностью пользуются: Унифицированные правила по инкассо 1995 г. (Публикация МТП № 522)⁴³ (далее URC), Унифицированные правила и

⁴² Электронные коносаменты. URL: <https://www.amt-insurance.com/articles/elektronnye-konosamenty/?ysclid=I9wqcqpaw8699505385>

⁴³ Унифицированные правила ICC по инкассо. Редакция 1995 г. (Публикация Международной торговой палаты № 522) // СПС Консультант Плюс.

обычаи для документарных аккредитивов 2006 г. (Публикация МТП № 600)⁴⁴ (далее UCP) и т. д.

Самой востребованной формой расчетов является аккредитив. Поэтому МТП также подготовило Международную стандартную банковскую практику проверки документов в соответствии с UCP⁴⁵ (далее ISBP). Вместе с тем положения унифицированных правил в основном используются для определения формальных критериев соответствия представляемых документов при представлении их в бумажной форме.

Создание и развитие современных платежных и расчетных систем, а также компьютеризация процессов обработки и инициации открытия аккредитива и инкассо поставили вопрос о переоценке их условий и целесообразности применения этих механизмов к электронным документам, электронной эмиссии и электронному представлению.

Для содействия процессу цифровизации практики торгового финансирования Международная торговая палата (ICC) в 2002 г. представила первую версию Приложения к UCP для электронного представления документов (eUCP)⁴⁶. В дальнейшем в Приложение дважды вносились изменения. Первую редакцию провели в 2007 г. после принятия UCP 600 (eUCP v. 1.1)⁴⁷. Подготовка новых Правил началась в 2017 г., и версия eUCP v. 2.0⁴⁸ вступила в силу 01 июля 2019 г.

Одновременно с подготовкой последней редакцией eUCP началась подготовка аналогичного дополнения и к URC. Первая версия eURC также вступила в силу 01 июля 2019 г.

⁴⁴ Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов. Публикация ICC № 600. ред. 2007 г. М., 2019.

⁴⁵ Международная стандартная банковская практика: проверки документов в соответствии с UCP 600. Публикация ICC № 745 R. М., 2013.

⁴⁶ ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP 500) Supplement for Electronic Presentation (eUCP). Подробнее о первой редакции Правил см.: Шарапов С. EUCP: современные тенденции в сфере безналичных расчетов URL: <https://www.nbrb.by/bv/articles/446.pdf> (дата обращения: 10.01. 2021).

⁴⁷ ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP 600) Supplement for Electronic Presentation (eUCP) Version 1.1. URL: <https://www.scribd.com/document/249830931/eUCP> (дата обращения: 10.01. 2021).

⁴⁸ ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP 600) Supplement for Electronic Presentation (eUCP) Version 2.0. URL: <https://cdn.iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2019/06/icc-uniform-customs-practice-credits-v2-0.pdf> (дата обращения: 10.01. 2021).

eUCP v. 2.0 дополняют UCP 600, а eURC – URC в части использования электронных документов и позволяют адаптировать процессы исполнения банковских операций и действующие Правила к использованию в цифровой среде.

В силу рекомендательной природы Правил, для их использования необходимо наличие специальной оговорки в аккредитиве или инкассо. Участники могут договориться о применении eUCP или eURC как на момент открытия аккредитива, так и в последующем — путем внесения соответствующих изменений в его текст. Кроме того, сторонам сделки предлагается уточнить версию документа во избежание возможного неправильного толкования. В случае отсутствия такого уточнения будет применяться последняя действующая редакция.

С учетом специального характера eUCP и eURC следует помнить и о том, что их применение возможно только совместно с Унифицированными правилами, даже если в самом аккредитиве или инкассо подобные указания отсутствуют. Положения eUCP и eURC будут иметь приоритет лишь в части представления электронных записей. Согласно ст. e1, электронные документы могут передаваться к оплате либо исключительно в электронной форме, либо как часть смешанного представления с бумажными документами. Если бенефициар при наличии такой возможности выберет представление только с бумажными документами, аккредитив будет регулироваться UCP, а инкассо eURC.

В текст новой редакции включена Вступительная часть (Preliminary Considerations), определяющая условия и особенности применения Правил⁴⁹. Так, дополнения не регулируют способ передачи документов в банк для проведения проверки и способ доставки представления приказодателю. Правила не содержат указаний относительно требуемых систем обработки

⁴⁹ Впервые включение аналогичной вводной части в документацию ICC было использовано при составлении Международной стандартной банковской практики проверки документов в соответствии с UCP 600 (ISBP). Аналогичные положения были инкорпорированы в Приложение к URC 522 для электронного представления (eURC v. 1.0) с целью обеспечения согласованности между этими двумя документами.

данных; они ориентированы главным образом на электронное представление документов. Они не могут предписывать, какие платформы являются приемлемыми: Правила должны оставаться нейтральными в этом отношении⁵⁰. Другими словами, технология и системы, используемые в электронном представлении в соответствии с eUCP и eURC, подлежат взаимному согласованию сторонами аккредитива или инкассо.

Вместе с тем на банки, участвующие в обработке операции, налагается обязанность по поддержанию системы обработки данных. Для того чтобы изучать электронные записи, они должны обеспечить наличие необходимых для этого технологических и операционных мощностей. Такая формулировка также возлагает на банки, занимающиеся электронными операциями, бремя модернизации своих систем для поддержания их актуальности.

Понятие «электронная запись» в новой версии eUCP и eURC дублирует определение, закрепленное в ст. 2 Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях 2017 г.⁵¹. «Электронная запись» означает информацию, созданную, переданную, полученную или хранящуюся с помощью электронных средств, включая, в надлежащих случаях, всю информацию, логически присоединенную или иным образом связанную вместе, с тем чтобы стать частью записи — подготовленной одновременно или нет. Электронная запись может включать как оцифрованные данные, так и копию оригинального документа, хранящегося в электронном виде, например сканированную копию. При этом подчеркивается, что некоторые электронные записи могут включать комбинированный свод информации, которая может быть присоединена к электронной передаваемой записи в момент ее выдачи или в любое время до этого момента или впоследствии. Так, согласно пп. b ст. e7, при наличии ссылки на внешнюю систему в документах, представленных

⁵⁰ Демонтович Ю., Шакирова Э. Унифицированные правила eUCP 2.0: обзор основных изменений // Международные банковские операции. 2019. № 3. URL: <http://futurebanking.ru/reglamentbank/article/5882> (дата обращения: 10.01. 2021).

⁵¹ Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях 2017 г. URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ru/mlctr_ebook_r.pdf (дата обращения: 10.01. 2021)

в рамках eUCP, данные из этого источника становятся электронной записью, которая подлежит проверке. Ссылка на внешнюю систему может либо включаться в бумажный документ, либо быть частью электронной записи (гиперссылка).

Электронные документы должны быть не только переданы в банк, но и проверены на: возможность аутентификации подлинности личности отправителя и источника содержащейся в них информации; полноту и неизменность такого сообщения; соответствие условиям аккредитива.

Требование об аутентификации — это не только средство защиты передаваемой информации, но и необходимая предпосылка для дальнейшего признания юридической силы электронной записи. Среди многочисленных методов аутентификации электронных документов наиболее распространенным является проставление электронной подписи.

Хотя способы проверки подлинности документа в электронной и бумажной формах отличаются, «подпись» электронного сообщения выполняет те же функции, что и подпись бумажного документа. По смыслу eUCP и eURC, электронная подпись рассматривается в качестве данных, прилагаемых к электронной записи с целью идентификации подписавшего и проверки подлинности записи. Электронную подпись можно проставить путем указания имени лица, кода, ключа или приемлемых цифровых подписей и криптографии с открытым ключом либо другим способом. Если стороны не договорятся об ином, вид и способ проставления электронной подписи будут определяться в соответствии с применимым правом⁵².

Для возможности проверки документа на соответствие условиям аккредитива или инкассо необходимо, чтобы были соблюдены условия в отношении его формата. Формат означает метод, с помощью которого система обработки организует и осуществляет считывание данных. В соответствии с Правилами, формат должен быть определен в аккредитиве. Если такое

⁵² В Российской Федерации данные вопросы регулирует Федеральный закон № 63-ФЗ «Об электронной подписи» от 06 апреля 2011.

указание отсутствует, документ может быть представлен в любом формате. Ответственность за невозможность прочтения файла в этом случае будет возлагаться на банк, исполняющий обязательства по оплате. Согласно п. с ст. е7, тот факт, что банк-эмитент или подтверждающий банк не смог получить доступ к электронным записям (в случае отсутствия указания на формат), не может быть основанием для отказа в исполнении аккредитива. Если же специальные требования в отношении формата были включены в аккредитив, их невыполнение будет рассматриваться как расхождение; такие документы оплачиваться не будут.

Положение п. а ст. е6 eUCP содержит требования в отношении места представления, аналогичные таковым п. d ст. 6 UCP. В частности, место представления должно быть определено в аккредитиве. Правила проводят разграничение между местами представления электронных записей и бумажных документов. Согласно UCP, подразумевается, что бумажные документы будут представляться по физическому адресу. В тех случаях, когда аккредитив требует или разрешает представление электронных записей, их местом представления обычно является электронный адрес, а не физический. Между тем в ряде ситуаций электронная запись может быть отправлена на физический адрес. Например, данные могут быть сохранены на переносном носителе и отправлены по почте⁵³.

Кроме того, ни eUCP, ни UCP не регулируют случаи отсутствия указания на место представления. В практике «бумажного мира» бенефициар в этом случае будет делать представление в месте нахождения банка-эмитента. eUCP определяет место представления через электронный адрес системы обработки данных. Физическое положение таких систем установить крайне сложно. Именно поэтому для обеспечения соблюдения применимых нормативных требований в eUCP v. 2.0 также добавлено требование о необходимости указания физического адреса банка-эмитента и всех

⁵³ Meynell D. Commentary on eUCP Version 2.0 eURC Version 1.0 Article-by-Article Analysis. P. 5. URL: <https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2019/07/icc-commentary-on-eucp-2-0-and-eurc-1-0-article-by-article-analysis.pdf> (дата обращения: 10.01. 2021)

назначаемых банков-посредников (п. d ст. e1). Если адрес местонахождения исполняющего или подтверждающего банка не известен на момент открытия аккредитива, банк должен сообщить его бенефициару не позднее даты авизования или при подтверждении.

Правила прямо предусматривают возможность раздельного представления электронных записей, что соответствует современной практике передачи цифровых файлов. Даже направление отправителем электронных документов примерно в одно и то же время не гарантирует одновременного получения данных банком, за исключением случаев, когда они объединены в один документ. Кроме того, банк-эмитент и приказодатель могут договориться о том, что электронные записи будут направляться непосредственно третьей стороной.

Электронные записи будут также передаваться отдельно от бумажных документов, отслеживание получения которых в данной ситуации является довольно затруднительным и может потребовать дополнительных усилий и затрат со стороны банков. В этой связи бенефициар обязан уведомить банк о завершении представления документов по аккредитиву. Уведомление может быть направлено в электронной или в бумажной форме; оно должно четко идентифицировать аккредитив, в отношении которого выдано. Представление будет считаться незавершенным, если такое извещение не будет получено банком. При передаче данных между банками направление уведомления не требуется.

Во избежание путаницы любое представление по аккредитиву также должно идентифицировать аккредитив, в соответствии с которым оно осуществляется. В ситуациях, когда банк не может «связать» электронную запись с конкретным аккредитивом, содержащаяся в ней информация считается непредставленной.

Отсчет срока проверки документов начинается на следующий день после получения уведомления о завершении представления. Срок составляет 5 дней.

Специальных требований к стандартам проверки документов, кроме того, что она должна проводиться в отношении содержания данных электронной записи, Правила не предусматривают. Проверка осуществляется по внешним признакам на формальное соответствие условиям аккредитива. Изучается только конечная версия документа, даже если в ней имеются индикаторы уже внесенных изменений. Для целей проверки данных, содержащихся в электронной записи, отметки о внесенных изменениях не являются основанием для отказа в исполнении.

Для удовлетворения требования о представлении одного или нескольких оригиналов или копий электронной записи достаточно направления одного электронного документа (ст. e9).

Если документы по внешним признакам соответствуют условиям аккредитива, банк должен исполнить обязательство. Если представление является ненадлежащим, банк должен уведомить об этом бенефициара. В уведомлении должны быть указаны основания отказа в исполнении аккредитива. Кроме оснований, перечисленных в Унифицированных правилах, к расхождениям eUCP и eURC относит использование неверного формата, а также отсутствие аутентификации документа и доступа к внешним источникам, на которые делается ссылка в документации.

Вместе с уведомлением об отказе направляются электронные записи. Если от лица, которому было направлено уведомление, в течение 30 дней не поступит специальных указаний, все документы на бумажных носителях будут возвращены ему, а электронные записи будут уничтожены.

В Правилах также предусмотрены специальные правила в отношении случаев повреждения и искажения данных после того, как представление было завершено. Правила не раскрывают понятие «повреждение данных». Предполагается, что этот термин предназначен для обозначения любого искажения или потери данных, которые делают электронную запись в том виде, в каком она была представлена, нечитаемой полностью или частично из-за того, что они были изменены и эти изменения носят неустранимый

характер. При этом положения ст. e12 распространяются только на электронные записи и не регламентируют утрату или повреждение бумажных документов. В таких случаях банки могут использовать различные процедуры для минимизации риска потерь — запрос о замене документа или возмещение бенефициару любого вреда, который может возникнуть в результате утраты такого документа.

В случае повреждения электронных записей банк должен уведомить об этом бенефициара и может потребовать их повторного представления. В случае направления такого запроса время проверки будет продлено до совершения повторного представления. Если требование банка не будет выполнено в течение 30 дней или до истечения срока представления (в зависимости от того, какой из сроков наступит раньше), электронная запись будет считаться непредставленной.

Заключительные положения описывают специальные случаи освобождения банка от ответственности. Пункт а ст. e13 предусматривает, что банк не отвечает за правдивость содержащейся в записи информации, за исключением ситуаций, когда это прямо следует из представленных документов. Данное правило является отражением принципа независимости, закрепленного в UCP и URC, и должно применяться в совокупности с ними.

Согласно п. b, банк также не несет ответственности за последствия, возникшие в результате недоступности системы обработки данных, если только проблема произошла не по его вине. В силу того, что на каждый банк, участвующий в обработке аккредитива, возлагается обязанность по поддержанию системы обработки данных, он не может освободить себя от ответственности за неспособность удостоверить подлинность электронных записей из-за ошибок или недостатков в своих системах, если эти системы не соответствуют стандартам, необходимым для обработки таких электронных записей.

В современных условиях цифровизации всех сфер жизни сложно переоценить значение принятия новых Правил. К сожалению, несмотря на

длительный период существования eUCP, и принятие аналогичных правил в сфере инкассо, организация международного электронного документооборота все еще представляется весьма непростой задачей ввиду вовлечения в трансграничную сделку широкого круга участников (экспортер, импортер, банки, транспортные компании, таможенные службы, страховые компании и т. д.). И если большинство банков в той или иной степени отказались от использования физических документов для расчетных операций, то применение клиентами цифровых каналов в продуктах торгового финансирования либо минимально, либо вообще отсутствует⁵⁴.

Вместе с тем, нельзя забывать, что далеко не во всех случаях допустимо воспроизведение всех функций транспортных документов в электронной форме. Наиболее явно эта проблема проявляется при использовании коносамента. Большинство правовых систем признают, что оригинал коносамента является товарораспорядительным документом, используемым для передачи права собственности на товар. Он может передаваться по цепочке продавцов, покупателей и соответствующих банков путем индоссамента. Держатель оригинала коносамента будет иметь право требовать доставки товара от перевозчика в порту разгрузки. Именно фиксация товарораспорядительной функции коносамента на электронном носителе вызывает наибольшие сложности на практике.

Даже получившая широкое использование в торговом финансировании система SWIFT для международных банковских операций, действующая на основании собственных автономных правил, независимых от государственного регулирования, а также разработанная на основе этой системы новейшая форма расчетов – банковское платежное обязательство – не

⁵⁴ По данным Международной торговой палаты за 2020 г., 42 % банков не используют электронные технологии при проведении расчетных операций; вместо этого основной обмен информацией по-прежнему осуществляется с помощью традиционных бумажных документов. ICC Global Survey on Trade Finance 2020. ICC Publication № WBO891E. P. 86. URL: <https://file-eu.clickdimensions.com/iccwboorg-avxnt/files/2020iccglobatradesurveyvweb.pdf?1595333680094&cldee=ZXZnZW5peWFfcHV6eXJldmFAbWFpbC5ydQ%3d%3d&recipientid=contact-5ca97edcb750eb11a812000d3ad8c761-179f1fb1ac7d43448186d16db51b232b&esid=ea792636-07e7-4ade-8ab9-431e4bd886a4> (дата обращения: 10.01.2021).

предназначены для обработки и передачи электронных коносаментов. Отчасти это связано с различным пониманием природы данного документа в национальном регулировании, а также нежелании государств распространять существующие правила об электронных записях на транспортные документы.

2.5 Анализ регионального регулирования электронного документооборота в торговом мореплавании

В настоящее время Российская Федерация является участницей сразу четырех межгосударственных объединений, в рамках каждого из которых заключены или планируются к заключению соглашения, предполагающие внедрение электронного документооборота в торговое мореплавание:

1) Евразийского экономического союза (ЕАЭС), созданного в целях осуществления модернизации, кооперации и повышения конкурентоспособности национальных экономик государств-участниц (России, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Республики Армения)⁵⁵;

2) БРИКС, образованного по инициативе Российской Федерации⁵⁶. БРИКС представляет собой неформальное межгосударственное объединение, в состав которого помимо России входят Федеративная Республика Бразилия, Республика Индия, Китайская Народная Республика, Южно-Африканская Республика;

3) Содружества Независимых государств (СНГ), представляющего собой межгосударственное объединение, которое было образовано Россией, Белоруссией и Украиной в 1991 г.⁵⁷ В настоящее время участниками данного объединения наряду с вышеуказанными тремя государствами являются Республика Азербайджан, Республика Армения, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Республика Таджикистан,

⁵⁵ Евразийский экономический союз. URL: <http://www.eaeunion.org/#about> (дата обращения: 10.10.2022).

⁵⁶ Концепция участия Российской Федерации в объединении БРИКС. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/41d452a8a232b2f6f8a5.pdf> (дата обращения: 10.10.2022).

⁵⁷ О Содружестве Независимых государств. URL: https://www.mid.ru/integracionnye-strukturny-prostranstva-sng/-/asset_publisher/r17Fzr0mbE6x/content/id/145436 (дата обращения: 10.10.2022).

Республика Узбекистан. При этом Украина, а также Туркменистан участвуют в СНГ на правах ассоциированного членства⁵⁸.

4) Союзного государства, созданного в 1999 г. Россией и Белоруссией.

Несмотря на очевидную значимость вопроса об отказе от использования документов на бумажных носителях и о переходе на электронный документооборот, в настоящее время конкретные шаги, направленные на решение данной задачи в сфере торгового мореплавания, были предприняты лишь в рамках ЕАЭС.

Так, согласно Решению Евразийского межправительственного совета от 05.02.2021 г. № 1 «О Концепции развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств-членов Евразийского экономического союза» в рамках ЕАЭС была принята одноименная Концепция⁵⁹, направленная на достижение следующих основных целей:

- 1) повышение качества транспортных услуг и услуг в морских портах;
- 2) переход на электронный документооборот при перемещении лиц, транспортных средств, грузов, товаров, животных через таможенную границу ЕАЭС⁶⁰.

Достижение указанных целей позволит: 1) отказаться от использования документов на бумажных носителях, что не только сократит время на их оформление и передачу, но и уменьшит вред, наносимый окружающей среде; 2) перейти к обмену данными; 3) ускорить и упростить процесс перевозки пассажиров, грузов и багажа⁶¹

Согласно Концепции, развитие электронного документооборота в рамках ЕАЭС будет осуществляться в следующие этапы:

⁵⁸ Содружество Независимых Государств. URL: <http://www.ved.gov.ru/sng/> (дата обращения: 10.10.2022).

⁵⁹ Концепция развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств-членов Евразийского экономического союза. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/20sr0118/?ysclid=I9uekrkn1j840003006> (дата обращения: 10.10.2022).

⁶⁰ Утверждена Концепция развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств-членов ЕАЭС. URL: <https://www.tuapseregion.ru/prokuratura-razyasnyaet/21416/> (дата обращения: 10.10.2022).

⁶¹ ЕАЭС запустит электронный документооборот в морских портах. URL: https://www.profiz.ru/sr/blog/post_8142/ (дата обращения: 10.10.2022).

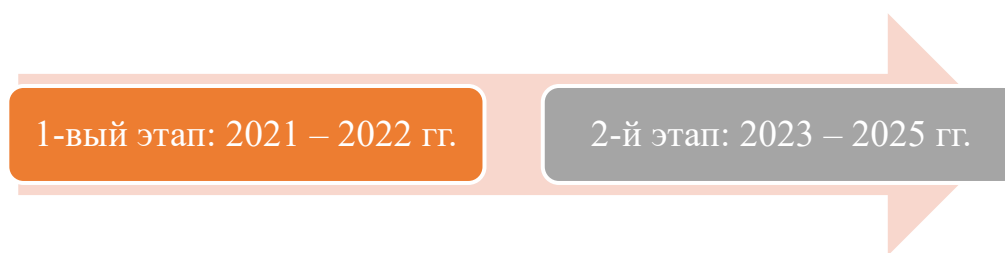


Рис. 1. Этапы реализации Концепции развития электронного документооборота в рамках ЕАЭС

1-ый этап: предполагает проведение мероприятий, направленных на создание условий для перехода на электронный документооборот и внедрение цифровых технологий в морские пункты пропуска, а также обеспечение соблюдения принципа «однократного представления» и «многократного использования данных».

2-й этап: предполагает полный переход на электронный документооборот и применение цифровых технологий в морских пунктах пропуска, обеспечение унификации данных.

В отличие от ЕАЭС, в рамках других интеграционных объединений с участием России, вопрос о переходе на электронный документооборот в сфере торгового мореплавания не получил пристального внимания. Принятые же в рамках СНГ, Союзного государства и БРИКС документы ограничиваются, как правило, лишь общими положениями о электронной торговле и не предусматривают специальных правил в отношении торгового мореплавания.

Так, в рамках СНГ был принят Модельный закон «Об электронной торговле», воспринявший основные подходы, предусмотренные в Типовом законе ЮНСИТРАЛ «Об электронной торговле» и Типовом законе ЮНСИТРАЛ «Об электронных подписях», а также Конвенции ООН об использовании электронных сообщений в международных договорах.

3. АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА В ТОРГОВОМ МОРЕПЛАВАНИИ

В настоящее время в законодательстве большинства государств предусмотрена возможность применения электронных документов (при условии их соответствия требованиям, предъявляемым к документам в письменной форме, и обеспечении их аутентификации). В таком случае электронные документы приравниваются к документам, оформленным в письменном виде, и имеют те же правовые последствия.

При этом законодатели многих стран восприняли положения Типовых законов ЮНСИТРАЛ, о которых речь шла ранее в настоящем Отчете. Как правило, национальное законодательство государств в данной сфере представлено:

- едиными законодательными актами;
- единообразными законами;
- отдельными положениями, включаемыми в действующие нормативные акты⁶².

Общая характеристика законодательства зарубежных стран по рассматриваемому вопросу представлена в Таблице 4 ниже.

Таблица 4 – Зарубежный опыт правового регулирования электронного документооборота в сфере торгового мореплавания

Страна	Источники регулирования электронного документооборота в сфере торговли и мореплавания	Регулирование электронного документооборота в сфере торговли и мореплавания	Признание электронных транспортных документов	Наличие специальных электронных систем для документооборота
--------	---	---	---	---

⁶² Соловянко Н. Законодательное регулирование ЭДО: международная практика. URL: <https://lib.itsec.ru/articles2/pravo/zakonodatelnoc-regylirovanie-edo-mejdynarodnaya-praktika>

Англия	<p>Закон об электронных коммуникациях 2000 г. (Electronic Communications Act 2000)⁶³;</p> <p>Положение об электронной идентификации и удостоверяющих сервисах для электронных транзакций 2016 года (№ 696) (Electronic Identification and Trust Services for Electronic Transactions Regulation 2016 (No. 696)⁶⁴ ;</p> <p>Закон о морских перевозках грузов 1992 г. (Carriage of Goods by Sea Act 1992)⁶⁵.</p>	<p>В английском праве имплементированы положения об электронной подписи, введенные еще Регламентом ЕС (910/2014/ЕС)⁶⁶.</p> <p>Выделяют три вида электронной подписи:</p> <p>a) Простые электронные подписи;</p> <p>b) Усовершенствованные электронные подписи - обеспечивают уникальную идентификацию и аутентификацию лица, подписавшего документ, чтобы обеспечить проверку целостности подписанного соглашения, как правило, посредством выдачи цифрового сертификата центром сертификации лицу, подписавшему документ;</p> <p>c) Квалифицированные электронные подписи - основаны на квалифицированных сертификатах. Квалифицированные сертификаты могут быть выданы только центром сертификации, который был аккредитован и контролируется органами, назначенными государствами-членами ЕС, и должен соответствовать требованиям закона. Квалифицированные сертификаты также должны храниться на квалифицированном устройстве для создания</p>	<p>Использование электронных коносаментов допускается только по соглашению сторон.</p> <p>Английское право не признает за держателем электронного коносамента прав на распоряжение товаром</p>	<p>Допускается использование закрытых электронных систем по соглашению сторон.</p>
--------	---	--	--	--

⁶³ Electronic Communications Act 2000. URL: https://www.indiacode.nic.in/bitstream/123456789/13116/1/it_act_2000_updated.pdf

⁶⁴ Electronic Identification and Trust Services for Electronic Transactions Regulation 2016 (No. 696) URL: https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2016/696/pdfs/ukxi_20160696_en.pdf

⁶⁵ Carriage of Goods by Sea Act 1992. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/18-19/111/data.pdf>

⁶⁶ Регламент Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 910/2014 об электронной идентификации и удостоверяющих сервисах для электронных транзакций на внутреннем рынке и об отмене Директивы 1999/93/ЕС. URL: <https://base.garant.ru/70901572/>

		<p>подписи, таком как смарт-карта, USB-токен или облачный аппаратный модуль безопасности (HSM).</p> <p>Только квалифицированные электронные подписи считаются юридически идентичными собственноручным подписям. Важно отметить, что они также являются единственным типом электронной подписи, который взаимно признается всеми государствами-членами ЕС.</p> <p>Использование электронных подписей для оформления транспортных документов допускается только при наличии соглашения сторон и указании об этом в контракте.</p> <p>Положения Закона о морской перевозке грузов предусматривают возможность расширения его применения к бездокументарным операциям путем принятия специального регулирования, но на сегодняшний день такие правила отсутствуют.</p>		
--	--	--	--	--

Бразилия	Положение о регулировании электронных коносаментов № 9 2007 г. (Ajuste SINIEF nº 9 DE 25/10/2007) ⁶⁷ ; Гражданский кодекс Бразилии 2003 г. (Código Civil Brasileiro 2003) ⁶⁸	Применение электронных коносаментов закреплено для внутренних перевозок. eB/L — это безбумажный налоговый документ, созданный для замены необходимости выдачи нескольких документов для оформления перевозки внутренних грузов в пределах Бразилии. Грузоотправитель и грузополучатель включены в систему, доступ к которой предоставляется после получения цифрового свидетельства и разрешения от государственного налогового органа. Урегулирован порядок выдачи и подписания eB/L.	Правоустанавливающие документы могут быть выданы в электронном виде, если они содержат: дату выпуска, точное указание прав, которые они предоставляют, действительную подпись. Специальные правила приравнивают электронные коносаменты, выданные для внутренней перевозки к бумажным. Коносамент рассматривается прежде всего как налоговый документ. Вопрос признания иностранных электронных коносаментов не урегулирован.	Федеральная Налоговая система Бразилии
Германия	Германское гражданское уложение ⁶⁹ ; Регламент Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 910/2014 об электронной	Если электронная форма должна заменить письменную форму, установленную законом, лицо, выдающее распоряжение, должно добавить к ней свое имя и снабдить электронный документ	Законодательно электронные документы приравниваются к бумажным. Но отсутствие специальных правил обращения и	Нет

⁶⁷ Ajuste SINIEF nº 9 DE 25/10/2007. URL: https://www.normasbrasil.com.br/norma/ajuste-9-2007_205.html

⁶⁸ Código Civil Brasileiro 2003. URL: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70327/Código%20Civil%2020ed.pdf>

⁶⁹ Германское гражданское уложение. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/>

	<p>идентификации и удостоверительных сервисах для электронных транзакций на внутреннем рынке и об отмене Директивы 1999/93/ЕС; Германское торговое уложение⁷⁰</p>	<p>квалифицированной электронной подписью. (п.1 пар. 126 а ГГУ). Использование квалифицированной электронной подписи регулируется Регламентом 910/2014. Специальные требования для электронных коносаментов ст. 516 ГГУ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Перевозчик должен подписать коносамент. Достаточно подписи при помощи печати или штампа. 2. Электронная запись, выполняющая те же функции, что и коносамент, считается эквивалентной. <p>к коносаменту при условии, что подлинность и целостность записи гарантированы (электронный коносамент).</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Федеральное министерство юстиции уполномочено определять постановлением, изданным совместно с Федеральным министерством внутренних дел и не требующее согласия Федерального совета, детали выдачи, представления, возврата и передачи электронного коносамента, а также особенности процесса внесения записей задним числом к электронному коносаменту. <p>Однако, специальных положений так и не было принято. Как следствие</p>	<p>учета таких документов, по сути, делает невозможным их использование. На практике применяются только коносаменты, выполненные на бумаге.</p>	
--	--	--	---	--

⁷⁰ Германское торговое уложение. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/index.html

		использование электронных коносаментов на практике не реализуется.		
Голландия	Регламент Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 910/2014 об электронной идентификации и удостоверительных сервисах для электронных транзакций на внутреннем рынке и об отмене Директивы 1999/93/ЕС	Законодательство не содержит специальных правил относительно электронных коносаментов. Они подпадают под регулирование общих положений о договорах, заключенных в электронной форме. При этом работа над созданием специального регулирования в данной сфере была начата, но приостановлена после того как были приняты Роттердамские правила.	Нет. Применение электронных коносаментов не допускается.	Допускается использование закрытых электронных систем по соглашению сторон.
Индия	Закон об информационных технологиях 2000 г. ⁷¹ ; Закон о коносаментах 1856 г. ⁷² ; Закон о морских перевозках грузов 1925 г. (Carriage of Goods by Sea Act 1925) ⁷³ .	«Электронный», «дематериализованный» или «сгенерированный системой» коносамент подпадает под определение электронной записи, как определено в Законе. Электронная запись определяется как данные, запись или сгенерированные данные изображения или звука, сохраненные полученные или отправленные в электронной форме или на микрофильме. Документы на бумажном носителе приравниваются к электронным записям, если они доступны в электронной форме и доступны для того, чтобы их можно было использовать для последующей ссылки.	Да. На законодательном уровне такая возможность была закреплена. Но в практике используются только бумажные коносаменты. Признание распорядительной функции коносамента при этом допускается только при использовании закрытых электронных систем по соглашению сторон.	Допускается использование закрытых электронных систем по соглашению сторон.

⁷¹ Закон об информационных технологиях 2000 г. С текстом закона на английском можно ознакомиться на сайте: URL: <https://www.meity.gov.in/content/information-technology-act-2000>

⁷² Bill of Lading Act 1856. URL: https://www.indiacode.nic.in/bitstream/123456789/2278/1/a1856_9.pdf

⁷³ Carriage of Goods by Sea Act 1925. URL: <https://legislative.gov.in/sites/default/files/A1925-26.pdf>

		Вместе с тем применение этих положений к коносаментам остается под вопросом. На практике сохраняется требование к обязательной бумажной форме.		
Испания	Закон о морской навигации 2014 г. ⁷⁴	<p>Коносамент может быть выдан на электронном носителе, если грузоотправитель и перевозчик договорились об этом в письменной форме до погрузки товара на борт.</p> <p>Соглашение между грузоотправителем и перевозчиком определяет (i) систему выставления и обращения коносамента; (ii) систему, гарантирующую безопасность носителя и неизменность контента; (iii) средства для аутентификации держателя коносамента; (iv) средства регистрации доставки товаров; и (v) средства доказывания утраты законной силы или недействительности коносамента.</p> <p>Коносамент в бумажном виде может быть заменен и аннулирован другим на компьютерном носителе по предварительному письменному соглашению между законным держателем коносамента и перевозчиком.</p>	Да. Электронный коносамент подпадает под тот же режим и имеет те же последствия, что и обычный коносамент в бумажной форме.	Допускается использование закрытых электронных систем по соглашению сторон.
Китай	Кодекс торгового мореплавания 1992 г. ⁷⁵ ;	Специальное законодательство в сфере торгового мореплавания не регулирует вопросы использования электронных документов.	Юридическая концепция электронного коносамента как электронной передаваемой	Китайские электронные торговые системы основаны на структуре eUCP. Сотрудничая с

⁷⁴ López Quiroga J., Fernández-Guirós T., De Bustos Lanza H. La Nueva Ley de Navegación Marítima. URL: <https://www.uria.com/documentos/publicaciones/4364/documento/art03.pdf?id=5572>

⁷⁵ Maritime Code of the People's Republic of China. URL: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/31944/108012/F628338406/CHN31944%20Eng.pdf>

	Закон об электронной подписи 2019 г. ⁷⁶ Закон о договорах 1999 г. ⁷⁷ eUCP; eURC.	Вместе с тем, последние изменения, связанные с принятием закона об электронной подписи, в принципе подтвердили возможность приравнивания бумажных коносаментов и их электронных копий. Однако, возможность использования исключительно электронных записей, без выпуска бумажного документа остается под вопросом.	записи, которая не была преобразована из бумажного документа, не признается. В практике торгового мореплавания в основном используются только бумажные коносаменты.	Поставщиками электронных систем eB/L, такие как Bolero и essDocs, китайские банки могут работать и принимать электронные коносаменты на практике.
ОАЭ	Закон о торговом мореплавании 1981 г. ⁷⁸	В законодательстве отсутствуют специальные положения об электронных коносаментах. Законодательство об электронных записях не распространяется на транспортные документы. Требуется обязательное соблюдение требования о наличии бумажного носителя. Единственный способ передать коносамент – путем проставления индоссамента на документе.	Нет. На практике применяются только бумажные документы.	Отсутствуют.
Сингапу р	Закон об электронных сделках 2010 г. ⁷⁹ ; Поправки к закону об электронных сделках 2021 г. ⁸⁰	Для облегчения электронных транзакций в Сингапуре Министерство связи и информации (МСИ) и Управление по развитию средств массовой информации (IMDA)	Да. Однако на практике продолжают применяться в основном обычные коносаменты.	Допускается использование закрытых электронных систем по соглашению сторон.

⁷⁶ Electronic Signature Law of China 2019. URL: <https://www.chinajusticeobserver.com/law/x/electronic-signature-law-of-china-20190423>

⁷⁷ Contract Law of the People's Republic of China 1999. URL: <https://www.registrationchina.com/articles/law/contract-law-of-china/>

⁷⁸ Federal Law No. (26) of 1981 on Maritime Commercial Law. URL: [https://ded.ae/DED_Files/Files/%20القوانين%20PDF/Federal%20Law%20No.%20\(26\)%20of%201981%20on%20Maritime%20Commercial%20Law.pdf](https://ded.ae/DED_Files/Files/%20القوانين%20PDF/Federal%20Law%20No.%20(26)%20of%201981%20on%20Maritime%20Commercial%20Law.pdf)

⁷⁹ Electronic Transactions Act 2010. URL: <https://www.global-regulation.com/law/singapore/146909/electronic-transactions-act.html>

⁸⁰ Electronic Transactions Amendment Act 2021. URL: <https://www.scconline.com/blog/post/2021/03/20/singapore-electronic-transactions-amendment-act-2021/>

	<p>Закон о коносаментах 1992 г.⁸¹</p>	<p>внесли поправки в Закон об электронных сделках, чтобы имплементировать Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях. Сфера применения закона была расширена для регулирования более широкого круга передаваемых документов, в частности, к электронным коносаментам. Чтобы электронная подпись была действительной, применяются два требования:</p> <p>(1) метод используется для идентификации подписи; а также</p> <p>(2) используемый метод надежен.</p> <p>Закон прямо предусматривает, что документы, которые могут быть подписаны от руки с использованием обычной подписи, могут быть оформлены в электронном виде и обеспечивают расширенную правовую защиту, предоставляемую законом такому электронному документу. Электронная запись не может быть лишена юридической силы, признана недействительной или неисполнимой только на том основании, что она была выпущена в электронной форме или использовалась за пределами Сингапура.</p>	<p>Электронный коносамент может быть преобразован в бумажный и наоборот без ущерба для прав и обязанностей сторон, если используется надежный метод смены держателя. Чтобы преобразовать бумажный коносамент в электронный, последний должен точно воспроизводить всю информацию, содержащуюся в коносаменте, и включать указание на смену держателя. После того, как будет выпущен электронный коносамент, бумажный утрачивает свою силу.</p>	
--	--	--	--	--

⁸¹ Bills of Lading Act 1992. URL: <https://sso.agc.gov.sg/Act/BLA1992>

США	Единообразный закон об электронных сделках (На его основе были приняты специальные законы на территории всех штатов за исключением: Вашингтона, Иллинойса и Нью-Йорка); Федеральный закон об электронных подписях в глобальной и национальной торговле (ESIGN Commerce Act) ⁸² ; Закон об электронных подписях в глобальной и национальной торговле 2000 г.; Единообразный торговый кодекс штата Нью-Йорк (ЕТК)	Согласно ЕТК штата Нью-Йорк, электронные документы (включая электронные коносаменты и иные электронные товарораспорядительные документы) имеют юридическую силу, являются действительными и подлежат принудительному исполнению ⁸³ . Аналогичное правило содержит ESIGN Commerce Act, устанавливающий правило о действительности электронных документов. Данный Закон отменяет действие законов штатов, если только они не являются результатом имплементации Единообразного закона об электронных сделках (Uniform Transactions Act, UETA) ⁸⁴ . В настоящее время только 3 штата (Нью-Йорк, Иллинойс и Вашингтон) приняли законодательство, отличное от UETA. Признавая возможность заключения сделок в электронной форме, данный Закон, однако, применяется только к сделкам между сторонами, договорившимися об использовании электронных средств.	Электронные документы (включая коносаменты) имеют ту же юридическую силу, что и документы на бумажных носителях.	Допускается использование закрытых электронных систем по соглашению сторон.
-----	---	--	--	---

⁸² Electronic Signatures in Global and National Commerce Act. URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-106publ229/pdf/PLAW-106publ229.pdf>

⁸³ Uniform Commercial Code. New York. URL: <https://www.nysenate.gov/legislation/laws/UCC>

⁸⁴ Uniform Transaction Act. URL: <https://www.uniformlaws.org/committees/community-home?CommunityKey=2c04b76c-2b7d-4399-977e-d5876ba7e034>

Как видно из Таблица 4, в настоящее время законодательство, посвященное внедрению электронного документооборота в сферу торгового мореплавания, принято не во всех государствах.

Это, однако, не означает невозможности использования электронных коносаментов в других странах, где оно вызывает вопросы. При этом наиболее предпочтительным является обращение электронных коносаментов в рамках «клуба» («закрытых» систем, такие как BOLERO, essDocs), поскольку взаимоотношения между участниками из разных стран регулируются единым соглашением. В отличие от этого, «открытые» системы, где между участниками нет специального договора, в настоящее время не представляются достаточно жизнеспособными.

Важным шагом на пути к стандартизации подходов и развития законодательства в данной сфере является принятие Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях. В связи с этим, Рабочей группой по цифровизации международной торговли ICC была разработана Дорожная карта по цифровой трансформации торговли в сфере финансовых услуг. Согласно данному документу, необходимым условием достижения поставленной цели, является принятие к 2025 г. национальных законов на базе Типового закона ЮНСИТРАЛ, а также признание подписанных электронной подписью документов в pdf-формате стандартом для оформления торговых сделок⁸⁵.

Как и в других странах, в России постепенно находит свое отражение идея о переходе на электронный документооборот, чему во многом способствует участие России в Конвенции ООН об использовании электронных сообщений в международных договорах 2005 г., речь о которой шла ранее.

Помимо этого, в российском законодательстве действует ряд норм, посвященных данному вопросу (Таблица 5).

⁸⁵ Электронные коносаменты: преодолимы ли препятствия на пути диджитализации внешней торговли? URL: <https://iccwbo.ru/blog/2019/elektronnnye-konosamenty-preodolimy-li-prepyatstviya/?ysclid=l9v7usfgr7469868462>

Таблица 5 – Российское законодательство в сфере электронного документооборота

Наименование документа	Содержание документа
П. 2 ст. 434 ГК РФ	Стороны могут заключить договор в письменной форме, в том числе путем обмена электронными документами. При этом под электронным документом понимается «информация, подготовленная, отправленная, полученная или хранимая с помощью электронных, магнитных, оптических или аналогичных средств, включая обмен информацией в электронной форме и электронную почту»
ФЗ от 06.04.2011 г. № 63-ФЗ «Об электронной подписи», ст. 2	<p>«Электронная подпись - информация в электронной форме, которая присоединена к другой информации в электронной форме или иным образом связана с такой информацией и которая используется для определения лица, подписывающего информацию».</p> <p>3 основных принципа использования электронной подписи:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) стороны вправе использовать подпись любого вида по своему усмотрению, если законодательство не предусматривает использование конкретной подписи; 2) возможность использования сторонами любых технологий и технических средств, позволяющих выполнять требования данного закона (принцип технологической нейтральности); 3) недопустимость признания электронной подписи и(или) подписанного ею электронного документа не имеющими юридической силы только на основании того, что такая электронная подпись создана не собственноручно, а с использованием средств электронной подписи (принцип недискриминации). <p>Информация в электронной форме, подписанная квалифицированной цифровой подписью, признается электронным документом, равнозначным документу на бумажном носителе, подписанному собственноручной подписью», за исключением случаев, когда законодательство требует составления бумажных документов.</p> <p>Аналогичное указание предусмотрено и в отношении простых электронных подписей, но при условиях, что сторонами предусмотрен порядок их проверки (принцип функциональной эквивалентности).</p>

Наряду с этим, в России действует Стратегия цифровой трансформации транспортного комплекса и логистики, согласно которой одной из ключевых целей данного документа является «обеспечение бесшовных мультимодальных перевозок, осуществляемых без временных и денежных потерь при перевозке груза различными видами транспорта». Как отмечают эксперты, необходимым условием достижения указанной цели является

переход на электронный документооборот между грузовладельцами, перевозчиками и государственными органами⁸⁶.

Для этого в России была запущена государственная информационная система электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД), направленная на организацию юридически значимого документооборота между участниками логистической цепочки⁸⁷. В настоящее время, однако, данная система распространяется только на автомобильных перевозчиков. Но уже к 2024 г. она должна быть распространена на все виды транспорта.

Важную роль в развитии электронного документооборота в России играет Распоряжение Правительства РФ от 03.02.2022 г. № 152-р, в соответствии с которым ряду государственных органов РФ (ФТС, ФСБ, Россельхознадзору, Роспотребнадзору и Росморречфлоту) поручено обеспечить применение комплекса программных средств «Портал Морской порт», являющегося частью Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов⁸⁸. Как следует из документа, система электронного документооборота «Портал Морской порт» предполагает объединение информации о лицах, транспортных средствах, грузах и товарах, пересекающих российскую границу в морских или речных портах⁸⁹.

Вместе с тем, сопоставление российского опыта с опытом зарубежных стран свидетельствует о недостаточности регулирования в сфере внедрения электронного документооборота в торговое мореплавание.

В частности, в Кодексе торгового мореплавания РФ (далее – КТМ) отсутствует указание на возможность выдачи коносамента в электронной форме, в законодательстве о расчетах (ГК РФ и Положении Банка России от 29.06.2021 г. № 762-П (ред. от 25.03.2022) «О правилах осуществления перевода денежных средств») отсутствует возможность представления

⁸⁶ На цифровом пути к «бесшовной» логистике. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1685/96714/>

⁸⁷ Там же.

⁸⁸ Распоряжение Правительства РФ от 03.02.2022 г. № 152-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/NkAG01AKr9PCIA2AW18yKQBgfAnt717V.pdf>

⁸⁹ Правительство поручило госорганам отказаться от бумажного документооборота в морских и речных портах. URL: <http://government.ru/docs/44477/>

документов в электронной форме. В частности, существующие банковские правила не восприняли предложенные в 2019 г. положения eUCP и eURC.

В связи с этим, авторами настоящего отчета предлагается внести в российское законодательство следующие ключевые изменения:

- 1) дополнить КТМ РФ положением, допускающим возможность выдачи коносамента в электронной форме;
- 2) внести изменения в законодательство о расчетах в части закрепления возможности представления документов в электронной форме.

Предлагается учесть опыт Китая, который строит свои расчетные и торговые системы на основе стандартов UCP.

Выводы:

1. Проведенный анализ позволяет выделить 4 группы стран в зависимости от признания возможности использования электронных документов в торговом мореплавании:

1) страны, в которых электронные документы приравниваются к документам на бумажных носителях. За ними признается такая же юридическая сила, а также предусмотрены правила перевода таких документов в электронную форму и обратно (Сингапур, Испания, США);

2) страны, которые допускают возможность признания электронных документов по соглашению сторон (Англия);

3) страны, допускающие возможность признания электронных документов, имеющие специальные системы их учета, но использующие их только для внутренних перевозок (Бразилия);

4) страны, в которых действующее законодательство предусматривает возможность электронного документооборота, однако эти правила не распространяются на транспортные документы, либо применяются ограниченно в части возможности использования электронной подписи (Китай, Россия, Германия, Нидерланды).

2. В зависимости от возможности использования электронных коносаментов все существующие системы можно подразделить на закрытые и открытые. При этом наиболее предпочтительным является обращение электронных коносаментов в рамках «клуба» («закрытых» систем, таких как BOLERO, essDocs), где взаимоотношения между участниками из разных стран регулируются единым соглашением. В отличие от этого, «открытые» системы, где между участниками нет специального договора, в настоящее время не представляются достаточно жизнеспособными, и, как правило, не используются.

3. В настоящее время Россия является участницей только одной из трех существующих международных транспортных конвенций, регулирующих перевозку по коносаменту – Брюссельской конвенции об унификации

некоторых правил о коносаменте (в редакции Протокола Висби). При этом только одна из этих конвенций, а именно Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозки грузов 2009 г. (Роттердамские правила) предусматривает использование электронных транспортных записей и возможность перевода бумажных документов в электронный вид и обратно.

Однако данная Конвенция до сих пор не вступила в силу, и основу регулирования трансграничных морских перевозок составляют две конвенции, в которых возможность создания электронных документов отсутствует.

В этой связи России рекомендуется рассмотреть вопрос о возможности присоединения к Роттердамским правилам при условии внесения изменений в российское законодательство – КТМ РФ, ГК РФ в части возможности выпуска коносамента в электронной форме.

4. В настоящее время Россия присоединилась лишь к одному международному документу, посвященному электронной торговле и переходу на электронный документооборот, - Конвенции ООН об использовании электронных сообщений в международных договорах 2005 г., которая закрепляет все основные положения в данной сфере, включая принципы недискриминации, технологической нейтральности и функциональной эквивалентности, являющиеся основными элементами современного права электронной торговли. Вместе с тем, правила трансфериции, закрепленные в тексте Конвенции, не применяются к транспортным документам на территории России. Как следствие, необходимым представляется внесение соответствующих изменений в российское законодательство.

5. Сопоставление российского опыта с опытом зарубежных стран свидетельствует о недостаточности регулирования в сфере внедрения электронного документооборота в торговое мореплавание.

В частности, в Кодексе торгового мореплавания РФ (далее – КТМ) отсутствует указание на возможность выдачи коносамента в электронной форме, в законодательстве о расчетах (ГК РФ и Положении Банка России от

29.06.2021 г. № 762-П (ред. от 25.03.2022) «О правилах осуществления перевода денежных средств») отсутствует возможность представления документов в электронной форме, существующие банковские правила не восприняли предложенные в 2019 г. положения eUCP и eURC.

В связи с этим, авторами настоящего отчета предлагается внести в российское законодательство следующие ключевые изменения:

1) дополнить КТМ РФ положением, допускающим возможность выдачи коносамента в электронной форме;

2) внести изменения в законодательство о расчетах в части закрепления возможности представления документов в электронной форме.

Предлагается учесть опыт Китая, который строит свои расчетные и торговые системы на основе стандартов UCP.

6. В настоящее время только в одном региональном интеграционном объединении с участием России приняты меры по внедрению электронного документооборота в торговое мореплавание, а именно – в ЕАЭС.

В отличие от этого, в рамках других интеграционных объединений с участием России, вопрос о переходе на электронный документооборот в данной сфере не получил пристального внимания. Принятые же в рамках СНГ и БРИКС документы ограничиваются, как правило, лишь общими положениями о электронной торговле и не предусматривают специальных правил в отношении торгового мореплавания.

В связи с этим, авторами настоящего Отчета предлагается принять документы, направленные на внедрение электронного документооборота в сферу торгового мореплавания в рамках СНГ и БРИКС.