

ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО ТА ПРОЦЕС

УДК 656.61+ 347.77

DOI <https://doi.org/10.32782/39221465>

Василенко М. Д.,

*доктор фізико-математичних наук,
доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри кібербезпеки*

Національного університету «Одеська юридична академія»

Подцерковний О. П.,

*доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри господарського права і процесу*

Національного університету «Одеська юридична академія»

ГЕНЕЗА РЕГУЛЮВАННЯ ДОКУМЕНТООБИГУ ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ (ШЛЯХ ДО ЕЛЕКТРОННОГО КОНОСАМЕНТУ): ДЕЯКІ ПРАВОВІ ТА ЕКОНОМІКО-ТЕХНІЧНІ АСПЕКТИ

GENESIS OF REGULATION OF DOCUMENT FLOW FOR MARITIME TRANSPORTATION (THE WAY TO THE ELECTRONIC BILL OF LADING): SOME LEGAL, ECONOMIC AND TECHNICAL ASPECTS

У сучасному світі, де цифрова технологія має велике значення, використання паперових коносаментів у морських перевезеннях залишається актуальним і не зазнало значних змін протягом століть. Однак відзначається, що ця практика суперечить сучасним вимогам цифрового суспільства. У статті вказується, що електронні засоби обміну даними, зокрема технологія блокчейн, можуть допомогти вирішити це завдання.

Автори роботи вказують на недостатнє дослідження питання дематеріалізації торговельних документів на вітчизняному рівні. Вони висвітлюють, що у вітчизняних і закордонних дослідженнях акцентується на проблемах обігу паперових торговельних документів і важливості їхнього переведення в електронну форму для активізації міжнародної торгівлі.

Результати дослідження показують, що електронний документообіг має значні переваги, такі як швидкість та надійність передачі інформації, полегшення обробки та зберігання, а також вищий рівень захисту від підробок і втрат. Однак використання електронного коносаменту лише починає набувати популярності, не дивлячись на спроби впровадження електронних форматів, таких як телекс-реліз.

Телекс-реліз залишається актуальним для операторів контейнерних ліній, проте не може повністю замінити паперовий коносамент. Автори підкреслюють необхідність подальших досліджень та розробки єдиних стандартів для електронного обігу торговельних документів з метою полегшення та упровадження цифрових технологій у міжнародній торгівлі.

Також зазначено, що на сьогоднішній день найсучаснішим документом, що регулює безпаперову міжнародну торгівлю, є типовий Закон про електронні передавальні записи, ратифікований 7 країнами до кінця 2021 року. В статті наголошується, що законодавство більшості країн дозволяє проводити торговельні операції в електронному форматі, однак законодавча база, спрямована на регулювання безпаперового оформлення міжнародних перевезень, практично відсутня.

Завершується стаття розглядом позитивного впливу використання електронного документообігу в морських вантажних перевезеннях на підвищення прозорості та ефективності взаємодії між перевізниками, суб'єктами наземного сервісу та державними органами, а також можливостями оптимізації процесів митного, податкового, транспортного та іншого видів державного контролю.

Ключові слова: *безпаперові технології, електронний коносамент, документообіг, морський транспорт, блокчейн.*

In the modern world, where digital technology plays a significant role, the use of paper bills of lading in maritime transport remains relevant and has not undergone significant changes over the centuries. However, it is noted that this practice contradicts the modern requirements of the digital society. The article points out that electronic data exchange methods, including blockchain technology, can help address this challenge.

The authors of the paper highlight the insufficient research on the dematerialization of trade documents at the national level. They emphasize that both domestic and foreign research focus on the problems of paper trade document circulation and the importance of transitioning them into electronic formats to facilitate international trade.

The research results show that electronic document management offers significant advantages, such as speed and reliability of information transmission, ease of processing and storage, and a higher level of protection against forgery and losses. However, the use of electronic bills of lading is only beginning to gain popularity, despite attempts to introduce electronic formats, such as telex releases.

Telex release remains relevant for container line operators; however, it cannot fully replace paper bills of lading. The authors stress the need for further research and the development of uniform standards for electronic trade document circulation to facilitate and implement digital technologies in international trade.

It is also noted that as of the end of 2021, the most advanced document regulating paperless international trade is the Model Law on Electronic Transferable Records, ratified by seven countries. The article emphasizes that while the legislation in most countries allows for conducting trade operations in an electronic format, the legislative framework aimed at regulating paperless international transport documentation is practically absent.

The article concludes by discussing the positive impact of using electronic document management in maritime cargo transport on increasing transparency and the efficiency of interactions between carriers, land-based service entities, and government agencies, as well as the opportunities for optimizing customs, tax, transportation, and other forms of government control.

Key words: *paperless technologies, electronic bill of lading, document management, maritime transport, blockchain.*

Вступ. Морські перевезення вантажів мають принципове значення для сучасної економіки, в яких правова база відіграє не менш важливу роль, сприяючи підвищенню їх ефективності. Так, морська торгівля значною мірою покладається на особливу категорію документів, які надають право власнику вимагати виконання зобов'язання, зафіксованого в документі (поставити товар, сплатити за нього), та передавати право вимагати виконання цього зобов'язання шляхом передачі (фізичного) володіння документом. До таких документів, в першу чергу, належать коносаменти, а також переказні векселі, прості векселі та складські розписки [1]. Наприклад, звичайної передачі коносамента може бути достатньо для надання новому власнику права на товари, описані в ньому (стаття 134 Кодексу торговельного мореплавства в Україні [2]). Значимо, що коносамент – це цінний папір, що є товаророзпорядчим документом, що підтверджує факт укладання договору перевезення вантажу та прийняття вантажу перевізником, що засвідчує право його власника розпоряджатися зазначеним у коносаменті вантажем, зданим для морського перевезення, та отримати цей вантаж після завершення перевезення. Перші прообрази коносаменту можна знайти ще у Римському приватному праві, проте на той час він виконував лише функцію розписки в отриманні

товару на борт судна [3]. За своєю значущістю та частотою використання в торговому обороті коносамент можна порівняти, мабуть, тільки з векселем. Вказаний перевізний документ свою назву отримав не відразу, його еволюція дуже показова у контексті долі класичних правових інструментів зовнішньоторговельної діяльності в епоху цифровізації економіки. Отже, при морських перевезеннях коносамент став основним документом, за допомогою якого доводилося здавання-приймання вантажу. Підписуючи коносамент, капітан судна підтверджував факт завантаження товару, його кількість та стан, відзначав найважливіші показники. Фактично коносамент представляє своєрідну розписку, що підтверджує факт доставки вантажу перевізнику. Він містить опис, кількість товарів та вказівку на відсутність видимих зовнішніх ушкоджень вантажу. При виявленні будь-яких дефектів, на лицьовій стороні проставлявся спеціальний напис (позначка). Такий коносамент вже не міг вважатися чистим. З позицій господарського права морський коносамент (BILL OF LADING) являє собою документ, що доводить факт укладання договору перевезення, який містить у собі всі основні умови цього договору; несе функцію «розписки» – документа, що підтверджує факт прийняття вантажу, перевізником (судновласником) до перевезення

у зазначеній у ньому кількості та якості; є цінним папером, який дає право власності на конкретний вантаж (товаророзпорядчий документ). Коносамент, з конкретно зазначеним у ньому вантажем, може бути проданий, куплений, переданий на певних умовах іншій особі, і при цьому не потрібне фізичне переміщення товару.

Постановка завдання. Сьогодні реальністю став той факт, що з часів винаходу паперу спосіб, яким підприємці використовують коносаменти, не сильно змінився, що призвело до дещо безглуздої ситуації, коли в епоху цифрового суспільства все ще потрібен випуск коносаменту на папері. Електронні засоби обміну даними значно удосконалилися з моменту появи технології блокчейну (2008) році, підкреслюючи, що сучасна міжнародна торгівля вимагає цифрової заміни паперових документів. На вітчизняному рівні питання дематеріалізації торговельних документів залишаються недостатньо дослідженими. У роботах закордонних та вітчизняних авторів увага акцентується на проблемах обігу паперових торговельних документів (коносаментів) та необхідності їх переведення в електронну форму для активізації міжнародної торгівлі (див. [4-8]). Автори [9] аргументують доцільність розробки та визнання на міжнародному рівні єдиних стандартів до передачі електронних торговельних документів (зокрема впровадження нових систем та інтеграцію їх із внутрішніми системами усіма перевізниками, митними органами та ін.), технологій завдяки яким забезпечуватиметься така передача, а також уніфікованих строків для їх запровадження. Доводиться, що значний потенціал для забезпечення обігу торговельних електронних документів мають технології розподіленого реєстру.

Результати дослідження. Враховуючи темпи розвитку інформатизації (цифровізації) суспільства, переваги електронного документообігу величезні та очевидні. До них відносять швидкість і надійність передавання інформації, полегшення її обробки, пошуку, зберігання. Захист від підробок, втрати, крадіжки також значно вищий, ніж при використанні традиційних паперових носіїв. Одним з найважливіших документів, який супроводжує перевезення вантажів морем залишається коносамент. Незважаючи на десятиріччя, що

сплинули від перших спроб оформлення морських перевезень за допомогою електронних носіїв, широкого використання електронний коносамент (electronic Bill of Lading, eBL) тільки почав набувати. Попередником eBL був телекс-реліз (TR) – електронне повідомлення, яке дозволяє видавати вантаж отримувачу без необхідності надання оригіналу коносаменту. Термін «телекс-реліз» походить від назви апарату (телепринтер), за допомогою якого розпорядження надсилались мережею Телекс. Зв'язок відзначався надійністю, достатнім рівнем захисту від стороннього втручання, високою вартістю, використовувався в банківській сфері для здійснення грошових транзакцій. В 80-х роках телексни зв'язок був витіснений факсимільним, а згодом Інтернет мережами. Замість оригіналів коносаментів або інших правовстановлюючих документів вантажовідправником або його експедитором надсилались повідомлення, «реліз». Підтвердження зазначало, що умови договору перевезення виконані і лінія може видавати (реалізувати) вантаж отримувачу.

Телекс-реліз (TR) широко використовується операторами контейнерних ліній і зараз, з метою пришвидшення передачі інформації та уникнення витрат на кур'єрські послуги. Однак TR не може повністю замінити коносамент.

Використати технологію TR неможливо, якщо є потреба випустити ордерний коносамент або коносамент на пред'явника. Використання TR поза межами лінії, для оформлення мультимодальних перевезень, також не передбачено. Неможливо здійснювати банківські операції, такі як заставні, оформлювати акредитив, не передбачається автоматизація обробки фінансової інформації. Коносамент організаційно та фінансово поєднує важливі та принципові складові процесу перевезення: продавець та покупець, відправника та отримувача вантажу, експедиторів портів відправлення та призначення, судових агентів, перевізника (лінію), фінансові установи (банки продавця та покупця, банк перевізника), контролюючі органи держав експортера та імпортера, страхові установи. Стан коносаменту повинен відстежуватися усіма зацікавленими сторонами протягом усього життєвого циклу, який починається підписанням на борту судна або на складі лінії та закінчується

індосацією під час здавання вантажу в порту призначення.

В юридичній площині перші кроки на шляху до створення міжнародного законодавчого підґрунтя для використання електронних засобів під час перевезення вантажів морем були зроблені морською спільнотою ще в 1978 р. [10]. Тільки в 1990 р. Міжнародним морським комітетом (ІСМ) були запропоновані норми заміни паперових документів електронною інформацією [11].

В якості умов було визначено забезпечення наявності двосторонньої згоди сторін здійснювати електронний зв'язок, можливість на вимогу надавати паперові копії документів на кожному етапі використання коносаментів. Набувши чинності в 1992 році, Правила передбачали також можливість підписування коносаментів за допомогою електронних засобів.

Комісія об'єднаних націй з прав міжнародної торгівлі (UNCITRAL) в 1996 р. видала Типовий Закон про електронну торгівлю та Керівництво про використання [12]. Хоча він не був спрямований на врегулювання питання саме щодо обороту коносаментів, але базові принципи взаємодії, які пропонувались до використання мали універсальну спрямованість. Вагомий внесок був зроблений ООН в 2008 році, прийнявши Конвенцію про договори повністю чи частково морських перевезень (Роттердамські правила) [13]. Важливим в цій конвенції є те, що було прописано використання електронних коносаментів так і щодо мультимодальних перевезень.

Найсучаснішим документом, який регулює безпаперову міжнародну торгівлю є розроблений UNCITRAL типовий Закон про електронні передавальні записи. Станом на кінець 2021 р. його ратифікували 7 країн [14].

Законодавства більшості країн надають учасникам ринку можливість проводити торговельні операції в електронному форматі, але законодавча база, спрямована на врегулювання безпаперового оформлення міжнародних перевезень, а саме оформлення електронних коносаментів, практично відсутня. Перехід прав власності через кордон означає «ручний» режим вирішення проблем сумісності законодавств, потребує індивідуального підходу. Це зводило нанівець більшість переваг цифрових взаємовідносин.

В законодавчому полі цифрова взаємодія між сторонами морського перевезення вже більш врегульована низкою багатосторонніх угод, які забезпечують договірну силу передаванню прав власності під час перетинання товаром державних кордонів і містить механізм врегулювання потенційних конфліктів.

Використання електронного документообігу в морських вантажних перевезеннях сприяє позитивному досвіду колективної взаємодії. Ця інновація полегшує спілкування між перевізниками, суб'єктами наземного сервісу та державними органами, особливо з іноземними партнерами. Як результат, операції з подання заявок та отримання дозволів в державних органах стають швидшими та більш ефективними.

Дослідники відзначають, що завдяки інтеграції інформаційно-технологічних ресурсів за допомогою логістичних принципів стає можливим ефективно регулювання торгівлі на митній території. Це допомагає оптимізувати процеси митного, податкового, транспортного та іншого видів державного контролю [15, с. 169].

Впровадження «Єдиного вікна» Інформаційної системи портового співтовариства ДП «АМПУ» в Одеському та Іллічівському портах відкрило можливість забезпечити більшу прозорість у процедурах митного оформлення та форм контролю. Тепер експедиторам не потрібно безпосередньо спілкуватися з посадовцями контролюючих органів, що зменшило ризики корупційних схем. Ці кроки суттєво скоротили час, необхідний для оформлення автоконтейнеровозів.

«Єдина вікно» представляє собою систему електронного документообігу, яка дозволяє учасникам торгових та транспортних операцій надавати стандартизовану інформацію та документи через єдиний пропускний канал для виконання вимог правового регулювання щодо імпорту, експорту і транзиту. До її учасників належать митниці, адміністрації портів, стивідорні компанії, морські агенти, прикордонна служба, контролюючі органи, вантажовласники та експедитори. Доступ кожного учасника до інформаційної системи портового співтовариства дозволяє віддалено виконувати визначені функції та отримувати необхідну інформацію [16, с. 142].

Забезпечення транспарентності в організації «Єдиного вікна» передбачає побудову інформаційних потоків між користувачами системи

електронного документообігу на основі принципів відкритості, прозорості, доступності та послідовності. Дотримання цих принципів включає в себе наступне:

– Юридичну фіксацію факту звернення транспортного підприємства до державного органу, з використанням електронного цифрового підпису (ЕЦП) суб'єкта.

– Запровадження уніфікованої практики розгляду звернень транспортних підприємств державними органами.

– Юридичну фіксацію факту розгляду звернення транспортного підприємства в державному органі, з використанням ЕЦП співробітника державного органу.

– Мінімізацію впливу людського фактора в процесі оформлення суден і вантажів.

– Зменшення дублювання інформації в різних інформаційних системах.

– Скорочення часу, необхідного для оформлення вантажів і суден.

Ці заходи сприяють створенню ефективної та прозорої системи, яка спрощує процеси обробки та обліку вантажів і сприяє уникненню можливих корупційних практик.

Висновки. Отже, стає очевидним, що використання електронних засобів у морських перевезеннях вантажів, зокрема електронних

коносаментів, набуває нарощування і отримує підтримку на міжнародному рівні. Історія цього процесу налічує вже десятиліття роботи над створенням міжнародного законодавчого підґрунтя для використання електронних документів у морських перевезеннях.

Автори вказують на успішний досвід колективної взаємодії завдяки використанню електронного документообігу в морських перевезеннях, що полегшує спілкування між учасниками перевезень і державними органами. Ця інновація зменшує можливість корупційних схем і сприяє прискоренню операцій у державних органах.

Однак, не дивлячись на значний прогрес у цьому напрямку, питання використання електронних коносаментів та інших електронних документів в міжнародних перевезеннях ще не отримало повноцінного регулювання в багатьох країнах. Законодавство, спрямоване на врегулювання цього питання, ще потребує розвитку та гармонізації.

У цілому, використання електронних документів у морських перевезеннях має великий потенціал для полегшення та прискорення процесів торгівлі та перевезень. Але для досягнення цієї мети необхідні подальші дослідження, розробка єдиних стандартів та вирішення питань сумісності законодавств різних країн.

ЛІТЕРАТУРА:

1. UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records. 2017. URL: https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records.
2. Кодексу торговельного мореплавства в Україні
3. Du Toit, S. F. The evolution of the bill of lading. *Fundamina: A Journal of Legal History*. 2005. № 11. P. 12–25.
4. Пашковська Л.І. Коносаменти, що перевозяться на борту судна. 2021. 463 с.
5. Кужко О.С. Еволюція договірної техніки як підстава розвитку електронного документообігу у сфері морського перевезення вантажів. *Юридичний науковий електронний журнал–електронне наукове видання*, 66 с.
6. Ярмолів Ю. Електронні коносаменти в сучасній практиці морських перевезень. *Наукові перспективи*. (2023). № 1(31). С. 435-447. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-1\(31\)-435-447](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-1(31)-435-447) <http://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/view/3566/3586>
7. Чи потрібен Україні електронний коносамент? 21.10.2020. *Ukrainian Shipping Magazine*. Р. Сорока. <https://usm.media/nuzhen-li-ukraine-elektronnyj-konosament/>
8. The beginning of the end for the Paper Bill of Lading. *Shipping and freight resource*. Hariesh Manaadiar May 25, 2020. <https://www.shippingandfreightresource.com/the-beginningof-the-end-for-the-paper-bill-of-lading/>
8. Branner R. Electronic transport documents and shipping practice not yet a married couple URL: RicharLL.M. Thesis. – 2008. <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/brunner.pdf>.
9. Камишанський В.І., Гудіма Т.С. Особливості правового регулювання обігу електронних торговельних документів. *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. № 5. 2022. С. 137-143. DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2022.05.25> URL: <http://journal-app.uzhnu.edu.ua/article/view/270154/265512>
10. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea. Admiralty and Maritime Law Guide. 1978. URL: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/hamburgrules1978.html>. 11. CMI Uniform Rules for Sea Waybills. INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE. 1990. URL: <http://www.comitemaritime.org/>

12. Model Law on Electronic Commerce (UNCITRAL). United Nations Commission On International Trade Law. 1996. URL: https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_commerce#:~:text=The%20Model%20Law%20on%20Electronic,legal%20predictability%20for%20electronic%20commerce. 13. The Rotterdam Rules // UNCTAD. 2009. URL: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/internationalmaritime-transport-law/rotterdam-rules>. 14. Model Law on Electronic Transferable Records. United Nations Commission On International Trade Law. 2017. URL: https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records#:~:text=The%20Model%20Law%20on%20Electronic%20Transferable%20Records%20%28MLETR%29,are%20functionally%20equivalent%20to%20transferable%20documents%20or%20instruments

15. Григорак М.Ю. Електронний документообіг як спосіб інтеграції до світового транспортно-логістичного простору. Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті : матеріали ІХ ювілейної міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 17 лист.–14 груд. 2014 р.). Київ : Державний економіко-технологічний університет транспорту, 2014. 332 с.

16. Корнійчук К. С. Формування системи електронного документообігу в транспортному комплексі України. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата наук із соціальних комунікацій за спеціальністю 27.00.02 «Документознавство. Архівознавство». Національна бібліотека України імені В. І. Вернадського, НАН України, Київ, 2019. 227 с. URL: http://www.nbuv.gov.ua/sites/default/files/disser/dis_25.pdf