Правовое регулирование использования электронного документооборота в морской перевозке грузов по коносаменту

Аннотация

Статья посвящена электронному документообороту, используемому при морской перевозке грузов в линейном судоходстве. Вниманию читателей предлагается анализ положений международных соглашений, норм национального законодательства, а также актов, разработанных международными организациями.

В условиях компьютеризации работы транспорта развитие правового регулирования электронного коносамента и других электронных транспортных документов является приоритетным для транспортной деятельности. Отсутствие единых технических стандартов становится причиной ограничения оборотоспособности электронного коносамента. Решение такой проблемы видится в большем внимании электронному коносаменту путем его детальной правовой регламентации.

Ключевые слова: морская перевозка грузов, электронный документооборот, электронный коносамент, функции коносамента, правовое регулирование коносамента

Оселедец Дмитрий Анатольевич
аспирант кафедры международного публичного и частного права, Юридическая школа Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток
dima04-22@mail.ru

На протяжении истории мировой торговли перевозка морем остается самым востребованным способом транспортировки грузов, играя важную роль в жизни экономики многих государств. Развитие компьютерных технологий и их повсеместное внедрение привели к использованию электронных документов в процессе оформления отношений между перевозчиком, грузоотправителем и другими лицами.

Преимущества электронного документооборота в торговле очевидны – это скорость совершения операций, возможность работы с документом без использования бумажной почты, точная фиксации времени совершения той или иной операции,

невозможность несанкционированного внесения изменений в документ или подделки подписи. Соответственно целью настоящей работы является изучение международных правовых норм и правил, посвященных электронному документообороту в морской торговле, а также их взаимосвязь с национальным правом в этой сфере.

Коносамент

Среди всего многообразия способов морской грузоперевозки выделяют трамповое и линейное судоходство. В первом случае основным документом, подтверждающим наличие и содержание договора морской перевозки, является чартер. Линейное же судоходство предполагает использование, как правило, коносамента – товарораспорядительной ценной бумаги.

Для исследования правового регулирования электронного документооборота в морской перевозке грузов особый интерес представляет *коносамент.*

Сам коносамент, исходя из позиции А.С. Кокина, обладает тремя функциями – *легитимационной* (предусматривает право требования именно у того лица, которое предъявило коносамент), *распорядительной* (здесь в полной мере реализуется характеристика коносамента как ценной бумаги, передача которой влечет передачу всех прав ей предусмотренных), *доказательственной* (как доказательство заключения договора морской перевозки и приема груза к перевозке) [2]. И, как следствие, для того чтобы электронный коносамент имел практическую применимость, необходимо воплощение в нем всех этих трех функций и соблюдение требований международных и национальных норм права, касающихся его содержания.

Изучение вопроса о правовом регулировании электронного документооборота требует обращения к международным соглашениям, посвященным морской перевозке грузов, как к наиболее масштабным правообразующим документам.

На сегодняшний день крупнейшим по числу участников договором, регулирующим морскую перевозку грузов по коносаменту, является Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (всего более 70 участвующих государств, среди которых США,

линейное судоходство предполагает использование, как правило, коносамента – товарораспорядительной ценной бумаги

изучение вопроса о правовом регулировании электронного документооборота требует обращения к международным соглашениям, посвященным морской перевозке грузов

Австралия, РФ, Япония, Германия и др.), которая регулирует широкий спектр отношений грузоотправителя и перевозчика, в том числе вопросы выдачи и содержания коносамента. Тем не менее, данная Конвенция, даже с учетом изменений, внесенных протоколами 1968 г. и 1979 г. [7], не содержала в себе какую бы то ни было отсылку к коносаменту в электронной форме.

Коносамент в электронной форме

Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (т.н. Гамбургские правила) [3], вступившая в силу в 1992 г., уже предполагала возможность совершения подписи на коносаменте с помощью электронных средств. При этом никаких международных соглашений или унифицированных правил, которые бы предъявляли требования к электронному коносаменту, на тот момент не существовало. Более того, национальные законодательства морских держав-участниц также не разрешали эту проблему.

Следует отметить и тот факт, что среди государств, подписавших этот документ, было большое количество развивающихся стран и государств, не играющих значимую роль в торговом судоходстве. Несмотря на низкую практическую значимость положения Гамбургских правил о возможности совершения подписи на коносаменте с использованием электронных средств, этот документ стал первой попыткой правового регулирования электронного документооборота в морской линейной перевозке грузов.

Принципиально ситуация начала меняться в условиях технического прогресса и развития взаимодействия между участниками торгового оборота посредством электронных средств связи. Так, в 1980-х гг. XX в. компания ChaseInternational запустила систему SeaDocRegistery, которая, тем не менее, особой популярностью не пользовалась [5]. Кроме того, на правовом поле уже к 1990 г. были приняты международные документы, более детально регулирующие электронную торговлю. Здесь, в частности, имеются в виду Международные правила толкования торговых терминов «Инкотермс 1990» [9], которые содержали в себе положения, касающиеся оформления хозяйственных опера-

использования электронного

ций с использованием электронных средств связи и Правила Международного морского комитета для электронных коносаментов 1990 г. [10] (далее «*Правила ММК*»).

Правила ММК

Правила ММК ориентированы на возможность контрагентов совершать электронный обмен в рамках существующего договорного обязательства. Они устанавливают равенство между электронными и бумажными документами, если стороны договорились об их применении. К отношениям сторон могут быть применены и Унифицированные правила поведения для обмена торговыми данными по телесвязи 1987 г. в том случае, если они не противоречат Правилам ММК. Кроме того, в результате изменений Правил ММК, обмен электронными данными должен соответствовать техническим стандартам, установленным Правилами Организации Объединенных Наций по электронному обмену данными в сфере управления, торговли и транспорта [6]. Между тем, такие установления не являются императивными и не лишают контрагентов возможности обмениваться сведениями, опираясь на иные методы и стандарты.

Правила ММК раскрывают вопросы безопасности передаваемых сведений следующим образом. Лицу, являющемуся держателем электронного коносамента, передается код, который содержит уникальный набор символов в виде комбинации цифр и букв. Следует полагать, что данный код не может повторять номер контейнера, используемого для перевозки, а также иного цифро-буквенного обозначения, используемого сторонами.

Обеспечение секретности кода является не только заботой перевозчика, но и грузоотправителя, на которого также ложится риск несанкционированного доступа к такому паролю. Такой подход исключает переход права на груз третьим лицам, т.к. перевозчик совершает операции с грузом лишь при аутентичности пароля, указанного в сообщении и кода, переданного грузоотправителю.

Каждая последующая сделка по передаче права собственности (залога) на груз осуществляется так же, как и передача, путем вручения «бумажного» коносамента одной стороной другой стороне с

на сегодняшний день крупнейшим по числу участников договором является Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года

среди государств, подписавших Гамбургские правила, было большое количество развивающихся стран и государств, не играющих значимую роль в торговом судоходстве

проставлением соответствующих отметок, за той лишь разницей, что в операции с электронным коносаментом участвует перевозчик, который получает извещение о сделке с грузом и, удаляя код предыдущего грузовладельца, передает новый код другому лицу. Сходство с традиционной передачей коносамента прослеживается и в том, что грузоотправитель становится его держателем после получения сообщения с определенными реквизитами от перевозчика, которое в свою очередь, направляется с момента вручения перевозчику груза.

Если Международные правила толкования торговых терминов «Инкотермс 1990» фактически лишь допускали электронный документооборот в коммерческих операциях, то Международные правила толкования новых терминов «Инкотермс 2000» [8] уделили большее внимание этой проблеме. Так, во введении отмечалась техническая сложность обеспечения электронной фиксации держателей коносамента и их смены. «Инкотермс2000» отметил, что существование систем, регулирующих использование электронных коносаментов, может быть подкреплено правовыми нормами.

Транспортная электронная запись

Принципиально новый подход к правовому регулированию использования электронных документов на транспорте предложила Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 г. [4] (далее «Роттердамские правила»), которая, тем не менее, на сегодняшний день в силу не вступила. Целью данной Конвенции является не только правовое регулирование сферы морских перевозок, но и перевозок с использованием других видов транспорта, поэтому вместо слов «коносамент», «электронный коносамент» в ней употребляются «транспортный документ» и «транспортная электронная запись» соответственно.

Транспортная электронная запись представляет собой сведения, которые содержатся в сообщениях, которые перевозчик, руководствуясь договором, передает иным лицам (в том числе грузоотправителю) с использованием электронных средств связи. При этом такая запись может включать информацию, которая является приложени-

пользования
электронного

ем к транспортной электронной записи, или быть связана с ней иным образом (например, при наличии в ней ссылки на другой ресурс). Так же как и обычный коносамент, транспортная электронная запись является надлежащим доказательством вручения и принятия груза к перевозке, а также заключения договора морской между перевозчиком и грузоотправителем.

Отдельная глава Роттердамских правил (статьи 8, 9 и 10) посвящена транспортным электронным записям, которые содержат информацию о сообщениях между сторонами договора перевозки. Правовые последствия использования электронной записи ничем не отличаются от ее бумажного варианта. Однако, статья 8 (как и соответствующее положение в Правилах ММК) при этом требует согласия перевозчика и грузоотправителя на использование этой формы обмена информацией.

Статья 9 Роттердамских правил регулирует порядок использования оборотной транспортной электронной записи (т.е. где с помощью формулировок «приказу», «оборотный» и др. указано, что груз отправляется «по приказу отправителя» или «приказу получателя», и в которой прямо не указано, что она является необоротной или «не подлежащей передаче»). Она предусматривает сохранение целостности оборотной транспортной электронной записи, регулирует, каким образом держатель ее демонстрирует, способ идентификации самого держателя, а также процедуру, касающуюся выдачи и передачи этой записи правомочному лицу. Такой порядок устанавливается в условиях договора.

в результате изменений Правил ММК, обмен электронными данными должен соответствовать техническим стандартам, установленным Правилами ООН

Подход национальных законодательств к электронному документообороту

Если на международном уровне к концу XX столетия в правовом регулировании электронного документооборота был достигнут определенный результат, то подход национального законодательства к этому вопросу разнится. Законы о торговом мореплавании, например, Акт о морской перевозке грузов США 1936 г. (Carriageofgoodsbyseaact 1936) [15] не содержат упоминания об электронных коносаментах или других электронных документах, однако это не означает недопустимости их использования.

Вопросам всей электронной торговли в США посвящен Закон об электронных подписях в глобальной и национальной торговле 2000 г. (Electronic Signature in Global&National Commerce Act 2000) [13], который охватывает, в том числе, и электронные коносаменты). С другой стороны, Акт о морской перевозке грузов Австралии 1991 г. (Carriageofgoodsbyseaact 1991) [16], некогда полностью имплементировавший положения Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, на сегодняшний день, после многочисленных изменений, фактически ставит знак равенства между электронным документом и традиционным. Также в Акте о морской перевозке грузов Австралии прямо указывается, что любое содержание письменной формы документа включает содержание переписки по электронной почту и другой обмен данными, поддерживаемый в компьютерной системе.

В Швеции Кодекс мореплавания (MaritimeCode) косвенно ссылается на электронные коносаменты в разделе определений, где указано в частности, что транспортными документами являются накладные или другие документы, которые составляют доказательства договора перевозки. Кроме того, то положение Кодекса мореплавания Швеции, которое требует подписи коносамента перевозчиком или иного уполномоченного лица от имени перевозчика, допускает использование электронных записей для подписи [14].

Что касается нашей страны, то использование электронного коносамента хотя и не урегулировано Кодексом торгового мореплавания РФ 1999 г. [1], но решается на уровне гражданского законодательства, как указано в ст. 1 КТМ РФ. Гражданский кодекс РФ, который является частью гражданского законодательства, предусматривает возможность электронной подписи документа, в том числе и по соглашению сторон. Специальным нормативно-правовым актом регулирующим вопросы совершения электронных подписей при гражданско-правовых сделках является ФЗ «Об электронной подписи» [11].

Этот закон различает простую и усиленную неквалифицированные электронные подписи и усиленные квалифицированные электронные

транспортная электронная запись представляет собой сведения, которые содержатся в сообщениях, которые перевозчик, руководствуясь договором, передает иным лицам

использования электронного

подписи (разница заключается в требованиях, предъявляемых к этим подписям, необходимости наличия квалифицированного сертификата, возможности отслеживания изменений в документ и т.д.). Предъявляя общие требования к оформлению электронных сделок, этот нормативно-правовой акт не содержит особых условий для регулирования электронного коносамента.

На сегодняшний день развитие правового регулирования электронного документооборота в торговом мореплавании на уровне международных соглашений остается низким (учитывая то, что Роттердамские правила в силу так и не вступили). Национальное законодательство о торговом мореплавании либо рассматривает электронный документооборот весьма поверхностно, либо вообще не содержит о нем упоминаний, разрешая этот вопрос правовыми актами в сфере электронной торговли. В то же время нельзя не отметить, что международные правила, посвященные электронному коносаменту, оказали влияние на дальнейшее развитие электронного документооборота в морском судоходстве.

Получили развитие новые подходы, разрабатываемые и внедряемые частными компаниями, такие как Bolero, @GlobalTrade и др., которые позволяют реализовать в электронном коносаменте все три его функции [5]. Значительным успехом у участников морской перевозки грузов пользуется коммерческий проект Bolero, который предлагает его участникам вести торговые операции, придерживаясь правового регламента. Но если Правила ММК предполагают взаимодействие грузоотправителя и перевозчика напрямую (по вопросу переуступки прав), то режим Bolero проводит все операции через специализированный Регистр [12]. Однако если наступает взаимодействие с третьими лицами, которые в систему Bolero не входят (например, банк при залоге коносамента), то электронный коносамент прекращает свое действие и документ выдается в бумажной форме.

правовые последствия использования электронной записи ничем не отличаются от ее бумажного варианта

Выводы

В настоящее время в правовом регулировании электронного документооборота в морской торговле, несмотря на достигнутый очевидный успех,

Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте фактически ставит знак равенства между электронным документом и традиционным

предстоит проделать большую работу. Для скорейшего и масштабного внедрения электронного документооборота в морской перевозке грузов следует разрешить следующие проблемы.

Наряду с уже имеющимися нормами, посвященными электронной торговле, необходимо конкретизировать возможность использование электронного документооборота в морской перевозке грузов по коносаменту посредством международных соглашений и национальных актов в этой сфере.

Такие нормативные документы должны содержать положения о создании и функционировании электронных систем, которые бы обеспечили возможность участия всем лицам, связанным с перевозкой грузов (в том числе банкам, страховым компаниям, экспедиторам и т.д.).

Необходимо повышение активности таких авторитетных организаций, как, например, Международный морской комитет. Этот комитет и другие международные неправительственные организации могли бы способствовать развитию электронного документооборота в морской торговле путем обобщения практики использования электронных документов, разработкой положений и правил электронного документооборота на море.

Литература

1. Кодекс торгового мореплавания РФ 1999 г. // СПС Консультант Плюс [Электронный ресурс]. – Режим доступа:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_158435/.

2. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. – М.: ВолтерсКлувер, 2007. – 379 с.

3. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (заключена в г. Гамбурге 31.03.1978) [Электронный ресурс].– Режим доступа:http://www.far-aerf.ru/for_MP/mezhdunarodnye/konv_mor_per.htm.

4. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (заключена в г. Нью-Йорке 11.12.2008) [Электронный ресурс]. – Режим доступа:http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/carriage_of_goods.shtml.

использования электронных

5. Макарова Н.В. Электронный коносамент: не такое уж отдаленное будущее? // Международные банковские операции. – 2009. – № 5. – С. 60–66.
6. Малышенко Ю.В. Электронный документооборот в торговле, банковском и таможенном деле: учеб. пособие. – Владивосток: ВФ РТА. – 2002. – http://ilts.ru/files/file22.pdf.
7. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (заключена в г. Брюсселе 25.08.1924) [Электронный ресурс].– Режим доступа: http:// www.seaspirit.ru/pdf/Gaaggskie%20pravila.pdf.
8. Международные правила толкования новых терминов «Инкотермс 2000» // СПС Консультант Плюс [Электронный ресурс]. – Режим доступа:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_57195/.
9. Международные правила толкования торговых терминов «Инкотермс 1990» [Электронный ресурс].– Режим доступа: http://www.tks.ru/jur/0010000001.
10. Правила Международного морского комитета для электронных коносаментов 1990 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://6pl.ru/asmap/rfebl.htm.
11. Федеральный закон Российской Федерации от 06 апреля 2011 г. №63-ФЗ «Об электронной подписи» [Электронный ресурс].– Режим доступа: http://www.rg.ru/2011/04/08/podpis-dok.html.
12. Электронная торговля и международные транспортные услуги. Доклад секретариата ЮНКТАД [Электронный ресурс].– Режим доступа:http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdbcom3em12d2_ru.pdf.
13. Electronic Signature in Global & National Commerce Act 2000 [Электронный ресурс].– Режим доступа:http://www.comlaw.gov.au/Details/C2013C00662.
14. Bj rn Svensson. Electronic Bill of Lading.University of Lund.Law Faculty.– 2010. – № 3. – P. 27.
15. Carriage of goods by sea act 1936 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46a/usc_sup_05_46_10_28.html.
16. Carriage of goods by sea act 1991 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46a/usc_sup_05_46_10_28.html.

17. Садыкова Э.Ф. Развитие морских пассажирских сообщений в Азово-Черноморском бассейне // Российское предпринимательство. – 2013. – № 11 (233). – с. 68–73. – http://www.creativeconomy.ru/articles/29005/.

pn

Dmitry A. Oseledets
Postgraduate at the Chair of International Public and Private Law, Law School of the Far Eastern Federal University, Vladivostok

Legal regulation of the use of e-document flow in the carriage of goods by sea under a bill of lading

Abstract

The article is devoted to e-document flow used in the carriage of goods by sea in line shipping. Readers can familiarize themselves with an analysis of the provisions of international agreements, rules of national legislation and regulations developed by international organizations.
In terms of computerization of transport, development of legal regulation of electronic bills of lading and other electronic transport documents is a priority for the transport activity. The absence of common technical standards causes limitation of circulability of electronic bills of lading. The solution of this problem is seen in paying more attention to electronic bills of lading by its detailed legal regulation.

Keywords: Carriage of goods by sea, e-document, electronic bill of lading, functions of bills of lading, legal regulation of bills of lading