



ЭЛЕКТРОННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ В МЕХАНИЗМЕ РЕАЛИЗАЦИИ И ЗАЩИТЫ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

© 2023 г. Н. И. Соловяненко

Институт государства и права Российской академии наук, г. Москва

E-mail: nina.coshkina@yandex.ru

Поступила в редакцию 29.03.2023 г.

Аннотация. В статье правовой механизм и электронный документооборот в предпринимательской – транспортно-логистической деятельности исследуются в свете задач, поставленных Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, в том числе преодоления низкого уровня цифровизации, интенсификации интеграционных процессов, проектирования в ЕАЭС экосистемы цифровых транспортных коридоров и их сопряжения с международными транспортными коридорами. Правовые условия, благоприятные для осуществления и защиты прав и интересов участников транспортно-логистических операций, охватывают применение юридически значимых электронных перевозочных документов. Создание юридической модели цифрового взаимодействия контрагентов (электронного документооборота) и ее закрепление в нормативных правовых актах отвечает критериям цифровизации транспортной отрасли. Автор, анализируя правовые основы, а также юридические особенности обмена электронными перевозочными документами и сведениями между участниками информационного взаимодействия и направления таких документов и сведений в государственную информационную систему электронных перевозочных документов, сформулировал вывод о формировании в сфере электронного документооборота перевозочных документов цифровой среды доверия, обеспечивающей защиту интересов всех его участников. Внедрение платформенных технологий и смарт-контрактов, позволяющих усовершенствовать юридическое взаимодействие между участниками перевозочного процесса в экспортных морских перевозках, требует применения в Российской Федерации безбумажного (электронного) коносамента на базе распределенного реестра. В этой связи автор рассматривает правовую конструкцию электронной передаваемой записи в качестве перспективной модели безбумажного коносамента.

Ключевые слова: электронные перевозочные документы, электронный документооборот, квалифицированная электронная подпись, цифровая зрелость, цифровые транспортные коридоры, электронная транспортная накладная, участники информационного взаимодействия, обмен электронными перевозочными документами, электронный коносамент, смарт-контракт, блокчейн-платформа, интероперабельность.

Цитирование: Соловяненко Н. И. Электронные транспортные документы в механизме реализации и защиты прав участников предпринимательской деятельности // Государство и право. 2023. № 12. С. 131–138.

DOI: 10.31857/S102694520029369-6

ELECTRONIC TRANSPORT DOCUMENTS IN THE MECHANISM OF REALIZATION AND PROTECTION OF THE RIGHTS OF PARTICIPANTS IN ENTREPRENEURIAL ACTIVITIES

© 2023 N. I. Solovyanenko

Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, Moscow

E-mail: nina.coshkina@yandex.ru

Received 29.03.2023

Abstract. The article examines the legal mechanism and electronic document management in business, transport and logistics activities in the light of the tasks set by the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035, including: overcoming the low level of digitalization, intensification of integration processes, designing an ecosystem of digital transport corridors in the EAEU and their interface with international transport corridors. The legal conditions favorable for the implementation and protection of the rights and interests of participants in transport and logistics operations cover the use of legally significant electronic transportation documents. The creation of a legal model of digital interaction of counterparties (electronic document management) and its consolidation in regulatory legal acts meets the criteria for digital of the transport industry. The author, analyzing the legal basis, as well as the legal features of the exchange of electronic transportation documents and information between the participants of information interaction and sending such documents and information to the state information system of electronic transportation documents, comes to the conclusion about the formation of a digital environment of trust in the field of electronic document management of transportation documents, ensuring the protection of the interests of all its participants. The introduction of platform technologies and smart contracts that allow improving legal interaction between participants in the transportation process in export shipping requires application in the Russian Federation of a paperless (electronic) bill of lading based on a distributed registry in Russia. In this regard, the author considers the legal structure of an electronic transferable record as a promising model of a paperless bill of lading.

Key words: electronic transportation documents, electronic document management, qualified electronic signature, digital maturity, digital transport corridors, electronic bill of lading, participants of information interaction, exchange of electronic transportation documents, electronic bill of lading, smart contract, blockchain platform, interoperability.

For citation: Solovyanenko, N.I. (2023). Electronic transport documents in the mechanism of realization and protection of the rights of participants in entrepreneurial activities // Gosudarstvo i pravo=State and Law, No. 12, pp. 131–138.

Активное применение электронных документов и обменов, многократное использование цифровых данных в предпринимательской деятельности, а также в дистанционных, «бесконтактных», процедурах защиты прав и интересов ее участников является мощным фактором укрепления хозяйственных связей и повышения их эффективности; способствует торгово-экономическому сотрудничеству на национальном, региональном и общемировом уровнях. Электронные коммуникации предоставляют хозяйствующим субъектам доступ к ранее удаленным рынкам, оказывают поддержку новым видам цепочек поставок и моделей логистики.

Существенное практическое значение для предпринимательства имеет обеспечение бесперебойных, надежных и безопасных транспортных связей и совершенствование взаимодействия всех участников транспортно-логистической деятельности и контролирующих органов в электронном виде, необходимость которого продемонстрировала пандемия COVID-19. «Транспорт, как связующая нить экономики, играет ключевую роль в интеграционных

процессах, увеличивая запрос на цифровизацию, в том числе по трассам трансевразийских перевозок и маршрутов»¹.

Формируемые под влиянием полномасштабной цифровой трансформации условия, благоприятные для осуществления и защиты прав и интересов участников транспортно-логистических операций, охватывают применение юридически значимой электронной формы в качестве стандартной альтернативы бумажным перевозочным документам, то есть устанавливают механизм юридического признания, и так называемой «функциональной эквивалентности» между бумажными документами и соответствующими электронными записями. Правовой механизм транспортного документооборота, основанный на нейтральности в отношении носителя информации, должен гарантировать, что совершение его участниками юридических действий, приобретение ими прав и исполнение обязанностей дистанционно по электронным каналам имеют юридическую силу,

¹ Евразийские транспортные коридоры как часть системы глобальных транспортных сообщений. URL: <https://eec.eaeunion.org/commission/department/transport/zd/evraziyskie-transportnye-koridory.php> (дата обращения: 15.03.2023).

влекут последствия при судебной или внесудебной защите нарушенных прав.

Создание электронного перевозочного документооборота входит в число главных задач, поставленных Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. В названном нормативном акте стратегического планирования обращено внимание на «низкий уровень цифровизации документооборота на отдельных видах транспорта — более 3 млрд перевозочных документов в бумажном виде ежегодно», а также намечены перспективы и способы его преодоления: «доля перевозочных документов, оформленных в электронном виде, к 2035 году должна достичь 100 процентов»². Так, проектом «Бесшовная грузовая логистика» намечена разработка интегрированного цифрового решения для осуществления электронного документооборота при грузовых внутрироссийских и международных перевозках — системы сквозного обмена электронными перевозочными документами, в том числе на межгосударственном уровне³. Транспортной стратегией предусмотрены мероприятия в сфере совершенствования электронных перевозочных документов: разработка форматов таких документов для всех видов транспорта и порядка обмена ими; создание государственной информационной системы «Электронные перевозочные документы»; разработка форматов мультимодальных электронных перевозочных документов, включая интеграцию с системами перевозчиков на разных видах транспорта; разработка форматов интероперабельности с международными электронными документами. Решение указанных взаимосвязанных технологических задач, создание юридической модели цифрового взаимодействия контрагентов (электронного документооборота) и закрепление подобной модели в нормативных правовых актах отвечает критериям достижения цифровой зрелости⁴ транспортной отрасли как одной из ключевых отраслей экономики.

Правовой механизм электронного документооборота в транспортной деятельности в Российской Федерации проектируется с учетом проектирования в Евразийском экономическом союзе экосистемы цифровых транспортных коридоров (ЭЦТК)⁵, в том числе в рамках сопряжения с международными транспортными коридорами в соответствии с Планом мероприятий («дорожной картой») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоринированной (согласованной) транспортной политики государств — членов ЕАЭС на 2021–2023 годы⁶. Концепция ЭЦТК предполагает создание открытой цифровой экосистемы транспортно-логистических информационных сервисов, которые обеспечивают эффективное взаимодействие

перевозчиков и грузовладельцев в государствах — членах ЕАЭС, а также из третьих стран.

В этой связи принципиальное значение придается совершенствованию права Союза и законодательства государств — членов Союза в отношении внедрения электронных транспортных (перевозочных) документов с одновременным осуществлением пилотных (тестовых) проектов, в том числе в двустороннем формате. О нарастающей актуальности такого подхода свидетельствует «дорожная карта», направленная на активизацию торгово-экономического взаимодействия Евразийского Союза и Китайской Народной Республики и предполагающая, в частности, поэтапный переход сторон к электронной форме обмена документами при грузовых железнодорожных перевозках с использованием электронно-цифровой подписи⁷.

В российском законодательстве правовой основой обмена юридически значимыми электронными перевозочными документами служат положения, предусматривающие правовую конструкцию электронного документа; устанавливающие порядок и условия применения различных видов электронной подписи (простой, усиленной неквалифицированной, усиленной квалифицированной) для подписания электронных документов, в том числе при заключении предпринимательских договоров и иных сделок; закрепляющие возможность для физических и юридических лиц обратиться в суд за защитой нарушенных либо оспариваемых прав в электронном виде; признающие в качестве письменных доказательств документы, выполненные в форме цифровой записи, подписанные электронной подписью, и ряд других.

Данные законодательные положения соответствуют нормам международных стандартов по регулированию применения в коммерческих операциях, в том числе трансграничных, электронных документов и электронных методов удостоверения их подлинности (электронных подписей), разработанных Комиссией ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ)⁸.

В ходе реализации Транспортной стратегии и формирования электронного перевозочного документооборота постановлением Правительства РФ от 21 мая 2022 г. № 931⁹ утверждены Правила обмена сформированными в электронном виде и подтверждающими заключение соответствующих транспортных договоров перевозочными документами: транспортными накладными, заказ-нарядами

⁷ См.: Евразийский экономический союз и Китайская Народная Республика подписали дорожную карту, направленную на активизацию и насыщение торгово-экономического взаимодействия сторон в практической плоскости. URL: <https://eec.eaunion.org/news/andrey-slepnev-eaes-i-kitay-uprostyat-perevozku-gruzov-po-zheleznyim-dorogam-za-schet-vnedreniya-elek/> (дата обращения: 15.03.2023).

⁸ См.: Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле и Руководство по принятию 1996 г. URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ru/v1504119_ebook.pdf; Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных подписях и Руководство по принятию 2001 г. URL: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ru/ml-elecsig-r.pdf> (дата обращения: 15.03.2023).

⁹ См.: постановление Правительства РФ от 21.05.2022 г. № 931 «Об утверждении Правил обмена электронными перевозочными документами и сведениями, содержащимися в них, между участниками информационного взаимодействия, направления таких документов и сведений в государственную информационную систему электронных перевозочных документов, а также представления иной информации, связанной с обработкой таких документов и сведений, из информационной системы электронных перевозочных документов в государственную информационную систему электронных перевозочных документов по запросу оператора государственной информационной системы электронных перевозочных документов» // СЗ РФ. 2022. № 22, ст. 3677.

² См.: распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 г. № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СЗ РФ. 2021. № 50 (ч. IV), ст. 8613.

³ См.: распоряжение Правительства РФ от 21.12.2021 г. № 3744-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года» // СЗ РФ. 2022. № 1 (ч. IV), ст. 264.

⁴ См.: Полякова Т.А., Минбалева А.В. Понятие и правовая природа «цифровой зрелости» // Государство и право. 2021. № 9. С. 107–116.

⁵ См.: Галузо В.Н., Канафин Н.А. О международных транспортных коридорах для участников Содружества Независимых Государств // Общественное и право. 2018. № 6. С. 206–217.

⁶ Утв. Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20.08.2021 г. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetika/transport/transportnaya_politika/Documents/Распоряжение%2015.pdf (дата обращения 15.03.2023).

и сопроводительными ведомостями, а также содержащимися в них сведениями. Грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель, фрахтователь, фрахтовщик – участники информационного взаимодействия, регулируемого правилами, – заключают соглашение об электронном документообороте перевозочных документов с оператором соответствующей информационной системы. В силу данного соглашения оператор обязуется оказывать услуги, состоящие в передаче указанных электронных документов и сведений в государственную информационную систему электронных перевозочных документов (ГИС) с момента формирования или исправления файлов обмена по установленным форматам на основе обеспечения полноты информации, ее достоверности, актуальности и целостности. В число услуг, предусмотренных соглашением, может также входить создание электронных перевозочных документов. Оператором является юридическое лицо, включенное в реестр операторов информационных систем электронных перевозочных документов и относящееся к категории субъектов, осуществляющих предпринимательскую или иную приносящую доход деятельность. Подобное соглашение об электронном документообороте является на основании указания Федерального закона¹⁰ публичным договором. Данная правовая конструкция используется в целях защиты интересов всех участников информационного взаимодействия, поскольку направлена на обеспечение стабильности в целом системы обмена юридически значимыми электронными перевозочными документами. Обязанности по оказанию услуг, предусмотренных соглашением, оператор должен осуществлять в отношении каждого, кто к нему обратится в соответствии с положениями, установленными для публичных договоров ст. 426 ГК РФ. Правила обмена электронными перевозочными документами, утвержденные постановлением Правительства РФ от 21 мая 2022 г., являются в силу п. 4 ст. 426 ГК РФ обязательными для сторон при заключении и исполнении соглашения об электронном документообороте перевозочных документов как публичного договора. К числу существенных условий подобного соглашения принадлежит применение усиленной квалифицированной электронной подписи (УКЭП) для подписания и подтверждения достоверности документов и сведений, представляемых в государственную информационную систему. Применение УКЭП свидетельствует о формировании в сфере электронного документооборота перевозочных документов цифровой среды доверия¹¹.

Повышение конкурентоспособности российской продукции на внутреннем и внешнем рынках, которое должно обеспечиваться за счет увеличения скорости движения грузов, предсказуемости сроков доставки, интеграции в мировые транспортные цепочки, предполагает в соответствии с Транспортной стратегией разработку платформенных технологий и смарт-контрактов, позволяющих упростить юридическое взаимодействие между участниками перевозочного процесса и сократить логистические затраты¹². К таким разработкам можно отнести проектирование платформы

электронного документооборота для морских перевозок, обеспечивающей применение безбумажного (электронного) коносамента на базе сертифицированного распределенного реестра. Реализуемый на блокчейн-платформе коммерческий документооборот в экспортных морских перевозках включает: дистанционный выпуск электронного коносамента и комплекта грузовых документов морской перевозки (ГДМП) без доставки на борт судна; дистанционное одобрение и подписание оригинала и копий электронного коносамента и ГДМП капитаном судна; дистрибуцию подписанного электронного коносамента (оригинала и копий) и ГДМП авторизованным сторонам; индоссирование коносамента.

В этой связи необходимо указать на применение технологической конструкции электронного коносамента в рамках частных многофункциональных платформ на основе блокчейна. Многочисленные блокчейн-проекты нацелены на торговлю и торговое финансирование. Примерами в области торговли являются TradeLens от IBM и Maersk, GSBN, CargoX и WaveBL. Соответственно, в рамках платформы конструируются условия использования электронного коносамента с учетом требований национального законодательства и международных договоров. Платформенным способом решаются разные группы вопросов: технологических (правила и порядок действий, для присоединения и доступа к функциям платформы) и юридических, обеспечивающих взаимодействие участников, включая порядок разрешения споров; признание электронных документов, выполнение правил, которые регулируют функционирование платформы. Например, «стороны сотрудничают в отношении предоставления данных в цифровом решении для глобальной торговли с поддержкой блокчейна, которое позволит грузоотправителям, органам власти и другим заинтересованным сторонам обмениваться информацией о событиях и документах цепочки поставок и сотрудничают с поставщиками платформы в отношении продуктов, которые будут предлагаться на платформе, и их маркетинга. Платформа должна быть способна выполнять следующие функции: а) предоставление интерфейсов прикладного программирования для публикации данных о событиях и подписки на них, описывающих физическое продвижение груза по цепочке поставок и связанные с этим этапы, включая события, связанные с документами; б) хранение документов в структурированной и неструктурированной форме и совместное использование этих документов с разрешающими сторонами в цепочке поставок и в) предоставление пользовательских интерфейсов и интерфейсов прикладного программирования для просмотра данных о событиях, контрольных точках и документах, а также управления пользователями и разрешением на доступ». В рамках платформы участники присоединяются и признают требования к электронному коносаменту. Все участники соглашаются с тем, что данные и документы, лежащие в основе их процессов, заслуживают доверия и имеют юридическую силу¹³. Однако, несмотря на многочисленные заявления об успешном рынке, ни одна конкретная система или системный поставщик пока не достигли достаточного проникновения на рынок, чтобы заменить бумажные коносаменты в удовлетворительных масштабах¹⁴.

¹⁰ См.: Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (п. 25 ст. 2) // СЗ РФ. 2007. № 46, ст. 5555.

¹¹ См.: Соловяненко Н.И. Осуществление прав физических и юридических лиц в области использования электронных подписей как условие доверия в цифровой среде // Государство и право. 2022. № 11. С. 192–196.

¹² См.: распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 г. № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СЗ РФ. 2021. № 50 (ч. IV), ст. 8613.

¹³ См.: The Tradelens Agreement. URL: https://www2.fmc.gov/FMC_Agreements.Web/Public/AgreementHistory/26452

¹⁴ См.: Maanen M. van, Regtien I. Shipping E-Bills of Lading and the Blockchain Revolution (June 2018) Documentary Credit World (DCW); Dr Karl Marxen. Electronic bills of lading in international trade transactions – critical remarks on digitalisation and the blockchain technology // Coventry Law Journal. 2020. Vol. 25. Iss. 1. P. 9.

По российскому законодательству коносамент является доказательством заключения договора перевозки (п. 2 ст. 785 ГК РФ), распиской в получении груза перевозчиком, товарораспорядительным документом (п. 3 ст. 224 ГК РФ). Передача коносамента приравнивается к передаче вещи. Коносамент относится к категории ценных бумаг согласно п. 2 ст. 142 ГК РФ. По общему правилу правовой режим коносамента исходит из бумажной формы документа и, соответственно, его принадлежности к числу документарных ценных бумаг (документов, удостоверяющих права, осуществление или передача которых возможны только при предъявлении таких документов). Вместе с тем коносамент в законодательстве документарной ценной бумагой не назван. В отношении коносамента в безбумажной (электронной) форме нет указаний в законе, но нет и прямого запрета.

Электронный коносамент, его правовая природа, а также способы и оптимальные модели законодательного введения подобного электронного документа в национальный и международный правовой оборот на протяжении нескольких десятилетий привлекают внимание российских и зарубежных юристов, как ученых, так и практиков¹⁵. Исследователи обращаются к совокупности проблем, решение которых необходимо для успешного использования правовой конструкции электронного коносамента в коммерческой деятельности, а именно: 1) критериям эквивалентности электронного документа данного вида бумажному документу (письменной форме); 2) электронной эквивалентности подписи; 3) гарантиям уникальности данного документа при переводе в электронную форму или совершении обратного действия – перевода электронного коносамента в бумажный при сохранении его юридического содержания; 4) механизму передачи прав; 5) идентификации и удостоверению подлинности держателя; 6) принятию универсальной системы правовых норм, или общих стандартов, позволяющих с достаточной надежностью создавать, передавать и обрабатывать такие цифровые транспортные документы в различных электронных системах (интероперабельности). Так, в период активной разработки типового законодательства об электронной торговле решение проблемы обрабатываемости при «дематериализации» транспортных товарораспорядительных документов представлялось самым сложным аспектом внедрения электронного обмена данными в коммерческую практику, несмотря на урегулирование вопросов письменной формы и подписи в электронном контексте¹⁶. Анализ обрабатываемости товарораспорядительных документов показывал, что правовой режим таких документов по сути своей основан на использовании оригинального бумажного документа, допускающим незамедлительную визуальную проверку. Результаты исследований приводили к выводу о том, что обрабатываемость сложно отделить от физического обладания бумажным документом¹⁷. В числе требующих решения проблем,

связанных с разработкой законодательства, регулирующего применение передаваемых электронных товарораспорядительных документов, указывалось составление документов таким образом, чтобы их держатели были уверены, что документ существует, что его внешний вид не имеет недостатков, что подпись подлинна, что он является оборотным и что имеется способ установления над документом контроля, эквивалентного с юридической точки зрения физическому владению¹⁸. В новейших исследованиях проблема применения технологии распределенного реестра (блокчейн) является одной из центральных и вызывает наибольший интерес, поскольку блокчейн-системы рассматриваются в сравнении с традиционными базами данных как более надежные, исключающие возможность подделки, в том числе коносамента¹⁹. Соответственно, с позиции системных правил права и интересы участников обращения электронного коносамента должны находиться под надежной защитой. Вместе с тем некоторые авторы обращают внимание на то, что создание и ведение базы данных для электронных коносаментов с использованием технологии блокчейн требует непропорционально высокой вычислительной мощности, а также огромного количества электроэнергии. Это сложная технология – ресурсоемкая, сравнительно медленная и часто просто не необходимая. Отмечается также теоретическая возможность проникновения через уровень безопасности и несанкционированного доступа к базе данных блокчейна. Кроме того, независимо от цифровой технологии, используемой для электронных коносаментов, остается ключевой вопрос о том, признает ли законодательство электронные коносаменты и вводит их в действие, включая возможность обращения²⁰.

На международном уровне решается задача разработки отвечающих разным правовым традициям единообразных правовых стандартов электронного коносамента (наряду с иными электронными оборотными документами или инструментами)²¹.

Универсальным международным правовым стандартом в данной области является Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях (2017)²², который основан на технологической нейтральности, т.е. позволяет

and EDI Systems, A. N. Yannopoulos, editor (LKN +DJXH Kluwer Law International, 1995). P. 114.

¹⁸ См.: *Petersen D. B.* Electronic data interchange as documents of title for fungible agricultural commodities // *Idaho Law Review*. Vol. 31 (1995). P. 726.

¹⁹ См.: *Ивашкова Т.* Указ. соч. С. 79–85; *Чурилов А. Ю.* Перспективы использования электронного коносамента в международном обороте // *Хозяйство и право*. 2020. № 12. С. 101–108.

²⁰ См.: *Dr Karl Marxen*. Op. cit. P. 31–45.

²¹ Конвенция ООН о морской перевозке грузов («Гамбургские правила») предполагает использование электронных коносаментов (п. 3 ст. 14). Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле предусматривает действия, связанные с договорами перевозки грузов и транспортными документами, которые позволяют, в частности, «дематериализовать» документы (ст. 16, 17). В Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов «Роттердамские правила» (Россия не присоединилась) самостоятельная глава посвящена транспортным электронным записям: ст. 8 предусматривает использование транспортных электронных записей; ст. 9 содержит процедуры использования оборотных транспортных электронных записей; ст. 10 устанавливает правила замены оборотного транспортного документа оборотной транспортной электронной записью, и наоборот.

²² См.: Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях. Изд. Организации Объединенных Наций. Нью-Йорк, 2018.

¹⁵ См.: *Лантев В. А., Соловяненко Н. И.* Цифровое правосудие. Цифровой документ. М., 2022; *Малюков К. А.* Электронные документы в международной морской перевозке грузов // *Право и экономика*. 2016. № 7. С. 33–41; *Ивашкова Т.* Электронные коносаменты: преодолимы ли препятствия на пути диджитализации внешней торговли? // *Международные банковские операции*. 2019. № 1. С. 79–85; *Dr Karl Marxen*. Op. cit. P. 31–45; *Dubovec M.* The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral (2006) // *Arizona Journal of International & Comparative Law*. Vol. 23 (2).

¹⁶ См.: *Ritter J. B., Gliniecki J. Y.* International Electronic Commerce and Administrative Law: The Need for Harmonized National Reforms // *Harvard Journal of Law and Technology*. Vol. 6 (1993). P. 279.

¹⁷ См.: *Bernaauw Kf. K.* Current developments concerning the form of bills of lading – Belgium, *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes*

использовать различные модели. Типовое положение целесообразно рассматривать в качестве возможного подхода к регулированию применения безбумажного (электронного) коносамента на базе распределенного реестра. Коносамент включен в перечень оборотных документов, представленный в Типовом положении по аналогии с п. 2 ст. 2 Конвенции ООН об электронных сообщениях. Коносамент может выпускаться и обращаться в виде электронной передаваемой записи (электронного коносамента) и подчиняться соответствующим требованиям. Сформулированное в Типовом положении понятие «электронная запись» означает информацию, созданную, переданную, полученную или хранящуюся с помощью электронных средств. Электронная передаваемая запись должна содержать информацию, которая требуется в оборотном документе. Кроме того, в ней может (но не обязательно) содержаться дополнительная информация, например, необходимая по технологическим причинам, такая как метаданные или уникальный идентификатор. Зафиксированный в данном стандарте принцип юридического признания оборотного документа в виде электронной передаваемой записи означает, что электронная форма не может служить единственной причиной для лишения такого документа юридической силы. Вместе с тем не предполагается обязательное использование электронной передаваемой записи. Однако такое требование может быть предусмотрено национальным законодательством.

В системах, используемых для управления электронными передаваемыми записями, принятие системных правил должно предшествовать предоставлению участникам доступа к системе. Правила могут содержать условие о согласии на использование электронных передаваемых записей. Применительно к модели распределенных блоков данных согласие может подразумеваться на основании контроля над электронной передаваемой записью или исполнения обязательства, закрепленного в записи.

Функциональная эквивалентность электронной записи подлинному или аутентичному бумажному документу обеспечивается при соблюдении следующих требований к оборотному документу (в том числе коносаменту) в форме электронной записи: а) электронная запись содержит информацию, которая требуется в оборотном документе и б) используется метод, который позволяет: идентифицировать данную электронную передаваемую запись; осуществлять контроль над нею с момента ее создания до момента утраты ею юридической силы; сохранять целостность данной электронной передаваемой записи. Критерием целостности является сохранение информации, содержащейся в электронной передаваемой записи, включая любое санкционированное изменение (например, индоссамент), происходящее с момента ее создания до момента утраты ею силы или действительности.

Владение оборотным документом в электронной среде реализуется посредством метода, позволяющего уполномоченному лицу установить исключительный контроль над электронной передаваемой записью, а также идентифицировать лицо, осуществляющее контроль. Соответственно, передача владения в отношении электронной передаваемой записи осуществляется посредством передачи контроля над данной электронной передаваемой записью. Право держателя передавать право собственности на товар реализуется путем передачи контроля над электронной записью.

Информация, необходимая для индоссирования электронной передаваемой записи, должна быть включена

в нее, а также должна соответствовать требованиям к письменной форме и подписи. Данные условия охватывают случаи, когда информация логически соотносится или иным образом связана с электронной передаваемой записью, что позволяет использовать различные модели для систем управления электронными передаваемыми записями.

На протяжении срока существования и обращения бумажных или электронных документов нередко возникает необходимость в замене носителя, особенно в контексте трансграничного использования электронных коносаментов, если принять во внимание различный уровень готовности к их применению в разных государствах и деловых кругах. Цели – обеспечить возможность изменения носителя без утраты информации, требуемой согласно материально-правовым нормам, и предотвратить дальнейшее обращение замененного оборотного документа, чтобы не допустить, например, одновременного существования двух требований об исполнении одного и того же обязательства. Определяются стороны (в том числе на договорной основе), согласие которых необходимо для изменения носителя, и лица, если таковые имеются, которых необходимо уведомить о подобном изменении.

Электронная передаваемая запись может заменить бумажный оборотный документ, а также бумажный оборотный документ может заменить электронную передаваемую запись. Условием надлежащей замены является применение надежного метода для изменения носителя. Изменение носителя не затрагивает права и обязательства сторон. Деловая практика свидетельствует о том, что замена электронной передаваемой записи бумажным оборотным документом производится чаще, чем обратная замена. В бумажный оборотный документ включается заявление с указанием факта изменения носителя. После выдачи бумажного документа электронная передаваемая запись утрачивает юридическую силу.

Некоторые юрисдикции, например Сингапур и Бахрейн, приняли законодательство, полностью соответствующее Типовому закону ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях.

С учетом названного Типового закона проводится правовая реформа в Великобритании. Хотя Соединенное Королевство официально не приняло Типовой закон, законопроект «Об электронных торговых документах» (Electronic Trade Documents Bill)²³ включает ряд положений, соответствующих модели регулирования, предложенной ЮНСИТРАЛ. Законопроект обеспечивает юридическую силу электронным торговым документам, таким как электронные коносаменты (eBL), цифровые складские квитанции, цифровые сертификаты страхования грузов и ряд других, которые все чаще используются блокчейн-платформами торгового финансирования. Юридическая комиссия Англии и Уэльса пришла к выводу, что предлагаемые реформы не могут быть осуществлены никаким другим способом, кроме как с помощью национального базового законодательства. Новые правила потребуют, чтобы торговые документы в электронной форме соответствовали определенным критериям, разработанным для воспроизведения ключевых характеристик бумажных торговых документов. Требования относятся в том числе к обеспечению условий того, чтобы только одно лицо или стороны, действующие совместно, могли осуществлять исключительный контроль

²³ Electronic Trade Documents Bill [HL] – Parliamentary Bills – UK Parliament.

над электронным торговым документом в любое время, и лишение предыдущего владельца возможности осуществлять контроль над ним после его передачи.

В Соединенном Королевстве документы, используемые для торговли или транспортировки товаров, которые законопроект позволит перевести в электронный вид, включают: переводной вексель; простой вексель; коносамент; заказ на доставку судна; складскую квитанцию; свидетельство о страховании груза и ряд других.

* * *

В целях применения в Российской Федерации безбумажного (электронного) коносамента на базе распределенного реестра возможно разработать и принять совокупность нормативных правовых актов, в которых следует учесть основные требования к электронному коносаменту как электронной передаваемой записи: требование к функциональной эквивалентности бумажной и электронной формы; обязательное наличие соглашения участников об использовании электронных коносаментов и принятия правил системы до предоставления доступа к этой системе; технологические и процедурные гарантии исключительного контроля над электронным коносаментом и передача владения коносаментом путем передачи контроля; гарантии безопасности и целостности данных; порядок внесения в электронный коносамент информации об индоссировании (информация логически соотносится или иным образом связана с электронным коносаментом); использование метода внесения изменений, позволяющего представить доказательства и осуществлять отслеживание всей измененной информации; условия и порядок замены электронного коносамента бумажным, гарантирующие невозможность их параллельного существования и дальнейшего обращения замененного электронного документа.

Необходимо предусмотреть в Гражданском кодексе РФ возможность выпуска и применения электронного коносамента как электронного эквивалента соответствующей документарной ценной бумаги. Желательно ввести в правовой оборот категорию таких электронных документов и требований к ним, а также порядок обращения таких документов (подобно электронным торговым документам в названном выше законопроекте Соединенного Королевства).

С учетом требований российского законодательства относительно усиленной квалифицированной электронной подписи, а также принимая во внимание отсутствие совместности и взаимного признания методов аутентификации и идентификации в трансграничном контексте, целесообразно предусмотреть в законодательстве положение о возможном использовании усиленной неквалифицированной электронной подписи в целях применения в международных морских перевозках электронного коносамента, в том числе на базе распределенного реестра. Предполагаемой правовой основой для данной нормы является Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации»²⁴.

По нашему мнению, создание благоприятной правовой среды для цифровизации грузовых операций в ближайшем будущем потребует перехода от нейтральности с точки зрения носителя информации (т.е. установления

эквивалентности между бумажными документами и электронными записями) к перспективному режиму, не связанному с такими традиционными юридическими понятиями «бумажных» операций, как «документ» или «владение». В этой связи представляется оправданной позиция тех специалистов, которые рассматривают конечную цель технологических решений в области электронных перевозочных документов как установление такого порядка, который обеспечит признание одной записи, созданной в одной системе, и предоставление доступа к ней для всех заинтересованных сторон как внутри системы, так и вне ее. Эта цель может быть достигнута с помощью решений, ориентированных на обработку данных, а не документов, позволяющих заменить структурированный поток документальной записями данных (например, запись договора, его условий, факта исполнения). Внедрение практики использования одной записи (например, замена всех бумажных и электронных документов, относящихся к одной и той же сделке, единой электронной записью) позволит перейти от модели обмена сообщениями между отдельными контрагентами к модели виртуального совместного пользования записью, что облегчит возможность подключения всех заинтересованных сторон и поможет устранить проблемы с дубликатами, обеспечить прозрачность и повысить качество данных. Кроме того, при такой модели первоначальный владелец получает контроль над данными от начала и до конца цепочки перевозки.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Галузо В.Н., Канафин Н.А.* О международных транспортных коридорах для участников Содружества Независимых Государств // Образование и право. 2018. № 6. С. 206–217.
2. *Ивашкова Т.* Электронные коносаменты: преодолели ли препятствия на пути диджитализации внешней торговли? // Международные банковские операции. 2019. № 1. С. 79–85.
3. *Лантев В.А., Соловяненко Н.И.* Цифровое правосудие. Цифровой документ. М., 2022.
4. *Малюков К.А.* Электронные документы в международной морской перевозке грузов // Право и экономика. 2016. № 7. С. 33–41.
5. *Полякова Т.А., Минбалева А.В.* Понятие и правовая природа «цифровой зрелости» // Государство и право. 2021. № 9. С. 107–116.
6. *Соловяненко Н.И.* Осуществление прав физических и юридических лиц в области использования электронных подписей как условие доверия в цифровой среде // Государство и право. 2022. № 11. С. 192–196.
7. *Чурилов А.Ю.* Перспективы использования электронного коносамента в международном обороте // Хозяйство и право. 2020. № 12. С. 101–108.
8. *Bernaauw Kf. K.* Current developments concerning the form of bills of lading – Belgium, Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes and EDI Systems, A.N. Yannopoulos, editor (LKH +DJXH Kluwer Law International, 1995). P. 114.
9. *Dr Karl Marxen.* Electronic bills of lading in international trade transactions – critical remarks on digitalisation and the blockchain technology // Coventry Law Journal. 2020. Vol. 25. Iss. 1. P. 9, 31–45.
10. *Dubovec M.* The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral (2006) // Arizona Journal of International & Comparative Law. Vol. 23 (2).

²⁴ См.: СЗ РФ. 2020. № 31 (ч. 1), ст. 5017.

11. *Maanen M. van, Regtien I.* Shipping E-Bills of Lading and the Blockchain Revolution (June 2018) *Documentary Credit World (DCW)*.
12. *Petersen D.B.* Electronic data interchange as documents of title for fungible agricultural commodities // *Idaho Law Review*. Vol. 31 (1995). P. 726.
13. *Ritter J. B., Gliniecki J. Y.* International Electronic Commerce and Administrative Law: The Need for Harmonized National Reforms // *Harvard Journal of Law and Technology*. Vol. 6 (1993). P. 279.
6. *Solovyanenko N.I.* The exercise of the rights of individuals and legal entities in the field of the use of electronic signatures as a condition of trust in the digital environment // *State and Law*. 2022. No. 11. P. 192–196 (in Russ.).
7. *Churilov A. Yu.* Prospects of using an electronic bill of lading in international circulation // *Economy and Law*. 2020. No. 12. P. 101–108 (in Russ.).
8. *Bernaauw Kf. K.* Current developments concerning the form of bills of lading – Belgium, Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes and EDI Systems, A.N. Yannopoulos, editor (LKH +DJXH Kluwer Law International, 1995). P. 114.

REFERENCES

1. *Galuzo V.N., Kanafin N.A.* On international transport corridors for the members of the Commonwealth of Independent States // *Education and Law*. 2018. No. 6. P. 206–217 (in Russ.).
2. *Ivashkova T.* Electronic bills of lading: are the obstacles to digitalization of foreign trade surmountable? // *International banking transactions*. 2019. No. 1. P. 79–85 (in Russ.).
3. *Laptev V.A., Solovyanenko N.I.* Digital justice. Digital document. M., 2022 (in Russ.).
4. *Malyukov K.A.* Electronic documents in international maritime transportation of goods // *Law and Economics*. 2016. No. 7. P. 33–41 (in Russ.).
5. *Polyakova T.A., Minbaleev A.V.* The concept and legal nature of “digital maturity” // *State and Law*. 2021. No. 9. P. 107–116 (in Russ.).
9. *Dr Karl Marxen.* Electronic bills of lading in international trade transactions – critical remarks on digitalisation and the blockchain technology // *Coventry Law Journal*. 2020. Vol. 25. Iss. 1. P. 9, 31–45.
10. *Dubovec M.* The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral (2006) // *Arizona Journal of International & Comparative Law*. Vol. 23 (2).
11. *Maanen M. van, Regtien I.* Shipping E-Bills of Lading and the Blockchain Revolution (June 2018) *Documentary Credit World (DCW)*.
12. *Petersen D.B.* Electronic data interchange as documents of title for fungible agricultural commodities // *Idaho Law Review*. Vol. 31 (1995). P. 726.
13. *Ritter J. B., Gliniecki J. Y.* International Electronic Commerce and Administrative Law: The Need for Harmonized National Reforms // *Harvard Journal of Law and Technology*. Vol. 6 (1993). P. 279.

Сведения об авторе

СОЛОВЯНЕНКО Нина Ивановна — кандидат юридических наук, старший научный сотрудник сектора процессуального права Института государства и права Российской академии наук; 119019 г. Москва, ул. Знаменка, д. 10

Authors' information

SOLOVYANENKO Nina I. — PhD in Law, Senior Researcher of the Sector of Procedural Law, Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences; 10 Znamenka str., 119019 Moscow, Russia