



DOI: 10.22363/2313-2337-2019-23-3-375-393

Научная статья

КОНОСАМЕНТ В ПРАВОВОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ОТ ЛИЧНОЙ ВЫПИСКИ ДО ЭЛЕКТРОННОГО КРИПТОКОДА

А.О. Иншакова, А.И. Гончаров¹

Волгоградский государственный университет
400062, Волгоград, Россия, пр-т Университетский, 100

Морские перевозки были и остаются наиболее востребованным способом доставки грузов. Транспортировка товаров морскими путями играет важнейшую роль в экономике большинства стран. Коносамент выступает в качестве юридического инструмента и гарантии интересов участников внешнеторговых сделок и имеет сложную правовую природу, обусловленную его функциональными возможностями. Использование электронных документов для оформления отношений между участниками морских перевозок товаров стало возможным вследствие быстрого развития и широкого внедрения в имущественный оборот информационных технологий. В период цифровизации экономики России исследование вопросов правового регулирования коносамента, сопровождаемого специальными компьютерными программными продуктами, актуально и значимо.

Основная цель статьи заключается в раскрытии сущностных характеристик коносамента как торговой, товарораспорядительной ценной бумаги в ракурсе эволюционного развития данного юридического инструмента на протяжении нескольких веков. Авторы формулируют ряд рекомендаций для расширенного внедрения электронного документооборота в морской торговле, обосновывая, что, наряду с принятыми нормативно-правовыми актами, следует конкретизировать применение электронных документов при перевозке грузов морем. В Российской Федерации нормы о коносаментах необходимо дополнить международными соглашениями, дополнительно принять ряд национальных правовых актов в данной сфере.

Теоретическую основу исследования составили труды российских и зарубежных исследователей, в которых рассматриваются отношения субъектов, применяющих коносаменты во внешнеэкономической деятельности (Vilkova, 2004; Golubchik, Katyuha, 2017; Dubovec, 2006; Inshakova, Kalinina, Goncharov, 2019; Skaridov, 2018. и др.).

Настоящее исследование основано на материалистическом мировоззрении авторов. Применены общенаучные методы: диалектический, индуктивный, дедуктивный, анализ, синтез, обобщение и др., а также частнонаучные методы: формально-юридический, сравнительно-правовой и др.).

¹ © А.О. Иншакова, А.И. Гончаров, 2019.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

В результате научного анализа для расширенного внедрения электронного документооборота в морской торговле, наряду с принятыми нормативно-правовыми актами, авторами предложено конкретизировать применение электронных документов при перевозке грузов морем. Нормы о коносаментх необходимо дополнить международными соглашениями, принять ряд национальных правовых актов в данной области. Выдвинуты предложения по Смарт-приложениям к коносаментам и электронно-цифровой регистрации микрочипов, которыми следует пометать товары, перемещаемые по внешнеторговым сделкам, что позитивно повлияет на повышение правопорядка на внутригосударственном уровне посредством более точного электронного таможенного, налогового, валютного контроля. Обосновано, что в аспекте реализации хозяйственных отношений, электронно-цифровая регистрация выполняет превентивно-профилактическую функцию — снижения потенциальных конфликтов. Для реализации преимуществ смарт-приложений к коносаментам рекомендуется разработать и принять комплекс правовых норм законодательного и подзаконного уровня, регулирующих общественные отношения в цифровой экономике, имплементирующих в деловую практику и межюрисдикционный полисубъектный блокчейн, и эти смарт-приложения к коносаментам.

Ключевые слова: товар, внешнеторговая сделка, перевозка, морское судно, коносамент, смарт-приложение, блокчейн

Информация о финансировании. Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-29-16132 «Приоритеты правового развития цифровых технологий внешнеторговой деятельности в условиях международной экономической интеграции».

ВВЕДЕНИЕ

Примерно пять-шесть веков назад трансконтинентальные торговые перевозки переживали интенсивное развитие. Большие партии товаров морские парусные суда перевозили на расстояния в тысячи миль из одной страны в другую. Капитан судна, которое осуществляло перевозку груза морем, выдавал отправителю расписку о том, что его груз принят на судно согласно описи и будет доставлен в указанный порт через определенное время. Позднее образовались постоянно действующие морские транспортные компании, и такие расписки стали выдавать отправителям грузов агенты (корабельщики) этих транспортных компаний. В настоящее время такой перевозочный документ признается ценной бумагой и называется *коносамэнт* (от французского слова *connaissance*). По своей значимости и частоте использования в торговом обороте данная ценная бумага сопоставима, пожалуй, только с векселем. Указанный перевозочный документ свое название получил не сразу, его эволюция весьма показательна в контексте судьбы классических правовых инструментов внешнеторговой деятельности в эпоху цифровизации экономики.

КОНОСАМЕНТ В ЭВОЛЮЦИОННОЙ РЕТРОСПЕКТИВЕ

На протяжении длительного времени вплоть до момента, когда появились первые средневековые морские сборники, в качестве юридического оформления отношений участников морских грузовых перевозок применяли договор «товарищества» (Shemyakin, Korotky, 1999:5). Участниками соглашения организовывалось совместное предприятие с последующим распределени-

ем прибыли и расходов, возникающих в процессе транспортировки и реализации товаров. В некоторых случаях стороны заключали договор аренды (найма) судна (Jobava, 2012:124).

К концу XVI века формируется тенденция отделения деятельности перевозчиков от морской торговли. Этот же период связывают с появлением такого документа, как *чартер*, название которого происходит от итальянского *carta partita* и означает: «разделенная карта (документ)» (Aleshina, 2016). Своим странным наименованием чартер обязан функциональной особенностью: каждый из участников (перевозчик и владелец груза) получал только одну половину бумаги. В документе обязательно прописывались пункты о правах и обязанностях сторон, условиях транспортировки товара, порте его доставки.

В указанный период появляется прообраз коносамента. В конце XVI века в Европе грамотные люди встречались довольно редко. Средневековые итальянские законы обязывали владельцев иметь на судне человека, обученного письму — писаря (*notarius, scriba*). Их количество зависело от водоизмещения судна: в среднем 1 или 2 писаря. Последние хоть и приглашались хозяином корабля, но кандидатуры обязательно согласовывались с остальными компаньонами. Представитель капитана не мог быть писарем. Положение писаря корабля приравнивалось к статусу нотариуса.

Основной обязанностью писаря корабля было составление перечня (реестра) товара, переданного для перевозки. По своей форме перечень являлся своего рода судовым журналом, книгой. Писарю корабля надлежало дать клятву о верности владельцу судна и грузовладельцу, пассажирам судна, морякам, а также иным лицам, находящимся на судне. Писарь корабля должен был записывать все, что касалось товара: грузовые операции, фиксация веса, названия и количество товара. На основании сделанных записей делались выводы о наличии договора между купцом и владельцем судна, о размере платы за провоз, о гибели товара или его выбросе в море, о заходе в порт по просьбе купца (для убежища на случай опасности). По имеющимся в реестре сведениям разрешались возникающие разногласия между купцами и владельцем судна.

По обычаям того времени реестр имел публичную достоверность, а писарь признавался официальным лицом. У реестра была исключительная доказательная функция. При возникновении недоразумений между купцами относительно перевозки товара реестр обладал неоспоримым приоритетом. Показания членов экипажа о принадлежности груза, свидетельствующих в сторону одного из участников морских грузовых перевозок, не принимались во внимание. Груз с судна можно было получить только с согласия писаря, поскольку он нес личную ответственность за неправильную выдачу товара. В случае, если писарь оказывался неплатежеспособным, экипаж судна привлекался субсидиарно (Skaridov, 2018:18).

В силу сложившегося таким образом порядка, а также вследствие того, что каждый купец вынужденно становился моряком и сам сопровождал перево-

зимый товар, владелец товара не нуждался в выдаче специального документа, отражающего факт погрузки. При этом купец не всегда имел возможность ознакомиться с реестром. Поэтому сложился обычай при возникновении необходимости подтверждать количество и состояние груза выпиской из реестра. Доверие к содержанию выписки объяснялось официальной должностью, которую занимал писарь корабля, и неизбежностью сурового наказания за недобросовестное выполнение им своих обязанностей (Rothko, 2011:45).

Фразеология выписки из реестра напоминала формулу, близкую к нотариальной надписи. Используя сведения из выписки из реестра, купец мог рассчитывать с капитаном и другими лицами, услугами которых он пользовался, заходя в порты. Закономерно, что реестр в целом, составляемый писарем корабля, использовался все меньше, и позднее уступил место выписке из реестра. Она служила доказательством фактов, относящихся к транспортировке грузов, их количеству, состоянию; в выписке из реестра имелись сведения о лице, уполномоченном на получение товара. Однако выписка из реестра являлась лишь предположением о том, что лицо, кому предназначается груз, имеет на него законные основания, например, право собственности. Если у товара имелся настоящий титульный владелец, он имел возможность оспорить такое предположение и восстановить свои права.

В XVII веке торговля и мореплавание окончательно разделяются. Случаи, когда собственник или его представитель сопровождали груз в пути, стали довольно редкими. Этому способствовал, например, закон Швеции, изданный в 1667 году. В нем закреплялась обязанность капитана своевременно предупредить собственника товара или лицо, уполномоченное на получение товара, о его выгрузке в том или ином порту (Jobava, 2012:125). Деловой оборот устоялся таким образом, что появилась возможность требовать от владельца судна документ, в соответствии с которым собственник груза мог не только подтвердить факт его существования и перевозки (Ryzhenkov, 2018), но и получать право на получение товара в порту назначения. С помощью такого документа обеспечивались интересы купцов, покупателя, продавца, а также урегулировались отношения с владельцем судна, банком и страховщиком (Yefimova, 2010:2018). Такой документ выдавался лицом, который фактически принял товар, как правило, капитаном судна. Этот документ действовал наравне с выпиской писаря корабля. Однако его названия различались в зависимости от страны: *connaissance* (по-французски), *scriptura de recepto* (по-латыни), *bill of lading* (по-английски), *polizza* (по-итальянски).

Различия между выпиской из реестра писаря корабля и документом, выдаваемым капитаном, исчезали все быстрее; коносамент стал рассматриваться в качестве признания капитана в получении описанного в бумаге груза и принятия обязанности по выдаче товара указанному в документе лицу. Вскоре система выписок из реестра заменила выдачу документов, подписанных капитаном.

Обеспечение и поддержание эффективного правового регулирования и создание единых для хозяйствующих субъектов государства юридических норм возможны только в цивилизованных странах. При появлении в Европе таких держав обычное право постепенно сменяется на обязательную правовую регламентацию. Выдавать коносамент становится обязанностью капитана. Коносамент должен был иметь письменную форму и определенное содержание (реквизиты), поскольку предполагал и фискальные цели, такие как взывание таможенной пошлины, контроль над ввозом-вывозом товаров.

При морских перевозках коносамент становится главным документом, при помощи которого доказывалась сдача-приемка груза. Подписывая коносамент, капитан подтверждал факт погрузки товара, его количество и состояние, отмечал важнейшие характеристики. Коносамент представлял своего рода расписку, подтверждающую факт доставки груза перевозчику. Он должен был содержать описание, количество товаров и указание на отсутствие видимых внешних повреждений груза. При обнаружении каких-либо дефектов, на лицевой стороне проставлялась специальная надпись (отметка). Такой коносамент уже не мог считаться чистым.

По мере интенсификации и расширения географии морских торговых перевозок появилась потребность унифицировать законодательство об этом способе транспортировки товаров. На этой волне были приняты Гаагские правила в 1922 году и Брюссельская конвенция по унификации некоторых правил о коносаментах в 1924 году (Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах, 1924)². Однако стандартизация коснулась не всех норм и к единообразию были приведены не все правила, а только некоторые. Большинство условий, касающихся товарораспорядительных документов (приобретение, сохранение и утрата свойств), также регламентировались национальными законами. В конвенции коносамент и подобные документы рассматриваются, как товарораспорядительные бумаги (п. 7 статьи 3, статья 6) без установления препятствий к созданию других видов коносаментов согласно пожеланиям участников сделки и воззрениям делового оборота.

Унификации подверглись первоначально правила, отвечающие потребностям международной торговли. В основном это относилось к единообразному подходу к ответственности перевозчика, выдавшего коносамент. Также были стандартизированы подходы к характеристикам перевозимого груза и возможности выдвижения несогласия. Было установлено, что коносамент является презумпцией того факта, что перевозчик получил соответствующий объект для транспортировки. Для предмета перевозки было введено ограничение на характеристики и их подтверждение с помощью трех реквизитов (п. 3 статьи 3 конвенции): количество, идентификационный знак, внешний вид и состояние. Остальные реквизиты были отнесены к «прочим», определяемым национальными законами.

² Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах 1924 года: заключена в г. Брюсселе 25.08.1924. Доступ из Справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

КОНОСАМЕНТ КАК ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТРУМЕНТ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ

Линейное и трамповое судоходство выделяют среди всего разнообразия грузоперевозок морем (Oseledec, 2014:205). Как правило, в первом случае, используется коносамент, тогда как во втором — чартер. Основанием для перевозки грузов является соответствующий договор. Согласно ст. 785 Гражданского кодекса РФ доказательствами транспортировки товара служат составленная и выданная собственнику транспортная накладная (коносамент или другой документ, указанный в транспортном уставе или кодексе). Правила использования коносамента современными российскими предпринимателями закреплены в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ (§ 3)³.

Выдает коносамент отправителю перевозчик после приема от него груза для перевозки. Отправитель гарантирует перевозчику достоверность данных, предоставленных для включения в коносамент, и несет за это ответственность. В коносамент должны записываться реквизиты согласно статье 144 КТМ РФ. Если перевозчик и отправитель сочтут необходимым, они могут включить в коносамент иные данные и оговорки. Коносамент подписывает уполномоченное перевозчиком лицо, если документ подписан капитаном судна, считается, что коносамент подписан и от имени перевозчика.

Коносамент (на английском — *bill of lading*, *B/L*, *Bs/L*, *B/Lading*) можно выдать на имя определенного получателя, который сможет распорядиться грузом по своему усмотрению. Данный коносамент — именная ценная бумага (*straight bill of lading*) — получатель груза может передать этот документ по именной передаточной надписи в соответствии с правилами, установленными для сделки уступки требования. Возможна выдача коносамента, предусматривающего, что отправитель груза или его получатель могут своим приказом назначить любое другое лицо, которое само использует данный коносамент, или также своим приказом передаст коносамент дальше (*to-order bill of lading*). Этот коносамент соответствует ордерной ценной бумаге, он может передаваться по именованным или бланковым передаточным надписям. Ордерный коносамент, не содержащий указания о его использовании по приказу отправителя или получателя, используется по приказу отправителя. Повышенной оборотоспособностью обладают коносамента на предъявителя (*bearer bill of lading*), поскольку они передаются путем их вручения предыдущим владельцем следующему.

Как видно, коносамент — это индивидуальная и каждый раз составляемая заново документарная торговая ценная бумага, удостоверяющая право предъяви-

³ Российская Федерация. Законы. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: от 30.04.1999 № 81-ФЗ / Российская Федерация. Законы // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

теля распорядиться указанным в коносаменте грузом и получить его после завершения перевозки. За несколько веков применения в морских торговых перевозках содержание и реквизиты коносамента устоялись, что позволило стандартизировать их бланки и упростить оформление морской перевозки грузов. Торговый оборот со временем существенно ускорился, стало рядовым обыкновением то, что груз, который движется морем многие тысячи миль, оказывается перепроданным в течение срока его движения несколько раз. Неоднократная смена получателя еще не прибывшего в порт назначения груза становится простой, удобной и упорядоченной при помощи передачи коносамента. Когда коносамент меняет своего прежнего владельца, это означает, что меняются: во-первых, собственник груза; во-вторых, кредитор в договорном отношении морской перевозки. Получив коносамент, его новый владелец приобретает не только права, но и определенные обязанности по договору морской перевозки груза. Например, новый грузополучатель, уплатив обязательные сборы, обязан вывезти из порта свой груз в течение установленного указанным договором срока. Он же несет риск случайной утраты перевозимого груза или его порчи. Условием выдачи груза в порту назначения является выполнение держателем коносамента (ставшим таковым должным образом) обязанностей по возмещению расходов, затраченных перевозчиком в связи с перевозкой груза, по оплате за простой судна в портах выгрузки и погрузки, по оплате фрахта, если это предусмотрено коносаментом. Помимо этого, в случае общей аварии грузополучатель обязан внести аварийный взнос. В противном случае перевозчик имеет право удерживать и не отдавать груз до окончательной оплаты указанных сумм.

Опираясь на положения статьи 19 ИНКОТЕРМС можно утверждать, что функции коносамента вполне полезны и важны для международной торговли, выделим три, которые состоят в следующем (Международные правила толкования торговых терминов «ИНКОТЕРМС 2000»⁴). Первая функция: коносамент — это односторонний акт, официальная квитанция судовладельца (перевозчика), подтверждающая, что товары, которые предположительно находятся в указанном виде, количестве и состоянии, отправлены в указанное место назначения на названном морском судне или, по крайней мере, получены под охрану судовладельца для цели отправки. Вторая: коносамент не является договором, но удостоверяет, что договор морской перевозки состоялся, он фактически заключается до подписания коносамента и соответствует его содержанию. Наличие договора морской перевозки, права и обязанности по нему доказываются, в том числе имеющимися коносаментами. Третья: коносамент является товарораспорядительным документом, позволяющим собственнику товаров распорядиться ими путем передачи этой ценной бумаги без физического присутствия самих товаров. Так, коносамент, являясь юридическим заменителем конкретных това-

⁴ Международные правила толкования торговых терминов «ИНКОТЕРМС 2000». Доступ из Справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

ров, перевозимых на морском судне, позволяет передавать право собственности (право залога) на них.

Предложение договориться о морской перевозке груза поступает от отправителя, вследствие чего в двух или более экземплярах составляется береговой коносамент или погрузочный ордер. В этом ордере записываются название судна, наименование и количество груза, вид упаковки, маркировки груза, наименование отправителя и получателя, порты отправления и назначения. После погрузки на корабль грузовой помощник капитана подписывает один экземпляр погрузочного ордера (*mate's receipt*) — документ, подтверждающий прием груза на борт. Коносамент после составления вручается отправителю в обмен на указанный ордер. В реальной практике морских перевозок довольно часто предварительно при приеме в порту груза под погрузку отправителю выдается береговой коносамент, а после помещения груза на борт судна — бортовой коносамент. Если выяснится, что данные, которые касаются наименования груза, его основных марок, числа мест или предметов, массы или количества груза не соответствуют бортовому коносаменту, перевозчик либо его представитель вносят в коносамент оговорку о том, какие имеются неточности, о том, что не было возможности произвести проверку при погрузке.

Коносамент выдается в нескольких экземплярах одинакового содержания, они представляют собой комплект (*set of bills*). В современной практике международной торговли коносамент — это типографским способом отпечатанный бланк, в который на принтере вносятся вышеуказанные сведения. Различные судоходные компании изготавливают свои фирменные бланки для этих ценных бумаг. На обороте коносамента приводятся условия договора морской перевозки. Поскольку получатель груза, как правило, не знает, на каких условиях осуществляется перевозка (например, если груз несколько раз перепродан), то все важные условия перевозки: общая авария, ограничение ответственности перевозчика, ответственность перевозчика, арбитраж, применимое право конкретного государства и ряд других условий обязательно фиксируются в коносаменте.

В традиционном, классическом варианте, оформляется не менее трех экземпляров коносамента с одинаковым содержанием и датой: для грузоотправителя (его экспедитора), для грузополучателя, для грузовладельца. Все экземпляры коносамента, составляющие так называемый полный комплект, являются оригиналами, на них ставится штамп «Оригинал». В некоторых случаях обозначается порядковый номер оригинала. Товарораспорядительной ценной бумагой является только первый из оригиналов коносамента. Претендовать на получение товаров от перевозчика имеет право только лицо, обладающее первым оригиналом коносамента. Если по одному из экземпляров коносамента товары выданы, то остальные его экземпляры теряют силу (*stand void*). Считается, что перевозчик исполнил свои обязательства по доставке товаров надлежащим образом, если им товары переданы предъявителю первого оригинала коносамента,

даже в случае, если предъявитель завладел коносаментом незаконно, но перевозчик об этом ни кем предупрежден не был. Практически указанный риск характерен для всех ценных бумаг на предъявителя (Gabov, 2011). В этой связи важнейшим свойством коносамента, как ценной бумаги, является то, что реализация прав, заключенных в этом документе, возможна только при фактическом предъявлении самого оригинала. Квалифицированное заполнение коносамента имеет большое значение, в этой части строгости формы можно проводить аналогии опять же с векселем.

Несмотря на высокую оборотоспособность предъявительский коносамент из-за повышенного риска его хищения применяется относительно редко. Ордерный коносамент не уступает по уровню ликвидности предъявительскому, если оформляется, как оборотный (*negotiable bill of lading*). Держатель такой ценной бумаги получает возможность продать товар, пока он находится в пути, либо до прибытия товара в место назначения предоставить коносамент в банк в качестве залога при получении кредита.

В некоторых международных торговых сделках оборотные коносаменты предпочтительнее, поскольку груз становится легко и быстро продаваемым. Оборотные коносаменты широко применяются при торговле кофе, какао, сахаром, зерном, нефтью, иными биржевыми товарами, такие коносаменты на товары в пути многократно продаются и покупаются. Сделки проводятся с оговоркой о том, что посредники в данной цепочке не будут принимать товары, как груз, и только последний покупатель фактически получает товары с морского судна по его прибытии в порт.

В особых случаях коносамент может быть заменен необоротным документом, который используется при иных способах перевозки грузов, например, таким как морская накладная. Она в наибольшей степени гарантирует безопасность участников перевозки от мошенничества. Однако в тех случаях, когда имеются интерес и возможность продать груз, находящийся в процессе его доставки морем, обязательно требуется коносамент. В современных морских перевозках применяется множество вариантов коносаментов. Их различия состоят в небольших, но важных нюансах, которые предусматриваются в соответствующих видах и названиях коносаментов.

Капитан судна делает оговорку в коносаменте, если внешний вид груза или его упаковка вызывают сомнение в отношении сохранности груза, например: «бочки текут» («*barrels leaking*»), «мешки грязные» («*bags dirty*») и др. Такая оговорка делает коносамент «нечистым» (*foul Bill of Lading; claused Bill of Lading*) снижает его силу, как товарораспорядительного документа. Поэтому в зависимости от наличия оговорок, по имеющимся у перевозчика претензиям по количеству и качеству принятого к перевозке груза или по его упаковке, различают коносаменты «чистые» (*Clean Bill of Lading*) и «с оговорками» (*Claused*).

Чистый коносамент не содержит пометок, констатирующих дефекты погруженного товара и (или) его упаковки. Предоставление «чистого» коносамен-

та — обязательное условие сделок в международной торговле. Добиться полного отсутствия дефектов при морских перевозках довольно сложно, поэтому в международной торговле «чистый» коносамент выдается перевозчиком грузоотправителю в обмен на его гарантийное письмо. В этой связи грузоотправитель, заинтересованный в получении чистого коносамента, в обмен на него выдает гарантийное письмо (*letter of indemnity, back letter*). Данное письмо — документ, в котором грузоотправитель обязуется возместить перевозчику расходы, которые у него могут возникнуть при сдаче груза получателю.

В отличие от западноевропейской практики, в нашей стране коносамент вошел во внешнеторговый оборот относительно поздно — лишь в 1913–1915 гг. При перевозке на российских кораблях традиционно составлялась грузовая роспись, в которую вносились все товары и грузы, принятые на корабль. Позднее с принятием Устава Таможенного, затем Кодекса торгового мореплавания СССР 1929 и 1968 гг., затем Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г. связано окончательное и широкое принятие коносамента российскими морскими корабельными перевозчиками.

В текущий период государственное регулирование коносаментных перевозок осуществляется по международным правилам. В 1999 г. Российская Федерация присоединилась к Протоколу 1979 года «Об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 г., измененной Протоколом от 23 февраля 1968 г.», что равносильно присоединению к самой Международной конвенции. Данная Международная конвенция (довольно часто ее ошибочно называют Гаагскими правилами) основана на правилах, принятых в 1921 г. в Гааге на сессии Ассоциации международного права и предназначенных для добровольного применения их участниками перевозок путем ссылки на эти правила в коносаментах. Названная Международная конвенция была подписана в Брюсселе 25 августа 1924 года. С тех пор в глобальной международной торговле морские перевозки грузов с использованием коносаментов регулируются Международной конвенцией по унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года; Брюссельским протоколом 1968 г. (Правила Гаага-Висби); Конвенцией ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила). Более 40 стран мира присоединились к Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г., но Российская Федерация не является ее участницей.

Следовательно, коносамент является товарораспорядительной ценной бумагой, не лишенной в то же время финансового содержания. Выдача коносамента позволяет реализовать право собственности на перевозимый груз в отрыве от самого груза, причем быстрее, чем сам товар будет доставлен новому собственнику. В данном отношении, позволяющем с помощью коносамента намного раньше получить деньги под будущую поставку пlyingщего морем товара, очевидно, присутствует кредитный элемент. Вместе с тем участники коносамента имеют весомый набор обязанностей, включая денежные платежи, кото-

рые им надлежит исполнить должным образом, своевременно и в полном объеме, поэтому в этой части можно рассматривать коносамент и как долговую ценную бумагу.

КОНОСАМЕНТ СО СМАРТ-ПРИЛОЖЕНИЕМ В ВИДЕ ЭЛЕКТРОННОГО КРИПТОКОДА

Электронный документооборот во внешней торговле имеет очевидные преимущества, заключающиеся в увеличении скорости фиксации юридически значимых фактов, возможности работы с документацией без использования бумажной почты, более точном отслеживании сроков совершения той или иной операции с товаром, невозможности внесения изменений в документ без согласования сторон и (или) его подделки. При этом, внедрение безбумажного документооборота в морские линейные перевозки уже произошло за рубежом — в 1990 г. разработаны Правила для электронных коносаментов Международного морского комитета, известные, как Правила ММК (Rules for Electronic Bills of Lading, dd 29th June 1990⁵). Электронный коносамент используется только в случаях предварительного согласования сторонами внешнеторговой сделки. Указанные Правила ММК ориентируют контрагентов на совершение электронного документооборота в рамках заключенного договора. В них закреплено, что электронные и бумажные документы юридически равносильны. Правила ММК предусматривают соответствие обмена электронными данными техническим стандартам, закрепленным в Правилах ООН по электронному обмену данными в сфере управления, торговли и транспорта (Oseledec, 2014:207). Конечно, такие установки не носят императивный характер и не ставят цель лишить участников возможности обмениваться информацией другими методами или согласно иным стандартам (Dudin, Sekerin, Smirnova, Frolova, Sepiashvili, 2014).

В Правилах ММК затронуты вопросы безопасности данных, передаваемых определенным образом. Лицо, являющееся обладателем электронного коносамента, получает уникальный зашифрованный код, содержащий комбинацию букв и цифр. Этот комплекс символов не повторяется ни в номере контейнера, в котором перевозится товар, ни в иных буквенно-цифровых обозначениях, которые используются участниками внешнеторговой сделки. Обеспечить секретность кода — забота не только перевозчика, но и собственника товара, который также рискует и заинтересован защитить пароль от несанкционированного доступа. Использование такого подхода исключает попадание груза к посторонним лицам, поскольку перевозчик может совершить операцию с грузом только при сохранении аутентичности кода, переданного грузоотправителю и пароля, указанного в сообщении.

⁵ Rules for Electronic Bills of Lading, dd 29th June 1990. Comity Maritime International (CMI), available at: <https://comitemaritime.org/work/rules-for-electronic-billing-of-lading>.

Как отмечалось выше, каждую последующую сделку по передаче права собственности (права залога) на товар стороны проводят посредством оформления определенных отметок на документарном коносаменте. Электронный коносамент отличается тем, что перевозчик по завершении сделки по передаче права на товар и получив соответствующее извещение, удаляет старый код владельца товара и передает новый пароль иному лицу, которое тем или иным легитимным образом получило право на перевозимый на морском судне товар. Традиционная передача документарного коносамента имеет сходство с электронным документооборотом в том, что отправитель груза после получения сообщения становится его держателем (Vilkova, 2004).

Когда отправитель товара предлагает перевозчику не выписывать оригинал коносамента, порядок действий становится следующим. Агент перевозчика проставляет отметку в электронном документе, что свидетельствует о выписке оригиналов коносаментов, вручении их отправителю и одновременное получение их обратно (Golubchik, Katykha, 2017:102). В такой ситуации строго соблюдается главный принцип морской торговли — груз выдается только после предъявления коносамента в оригинале. Несмотря на безбумажную процедуру, она остается довольно традиционной и применимой исключительно в отношении именного коносамента.

Сегодня самым крупным договором, регулирующим морские перевозки, к которому присоединилось наибольшее количество участников, является упомянутая выше Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. Документ охватывает широкий спектр отношений между грузоотправителем и перевозчиком, в том числе вопросы о выдаче и содержании коносамента. Вместе с этим данная Конвенция, измененная Протоколами 1968 г. и 1979 г., не включает каких-либо пунктов об электронных коносаментах. Гамбургские правила, известные, как Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г., вступившие в силу в 1992 г., содержат возможность оформления подписи участников при помощи электронных устройств (Oseledec, 2014:207).

Национальные законы морских государств не содержали решение этой проблемы либо рассматривали электронные документы очень поверхностно, либо не упоминали о них вовсе. Некоторыми странами этот вопрос разрешался применением правовых актов, принятых в сфере электронной торговли. Отметим, что подавляющее количество государств, подписавших Конвенцию ООН о морской перевозке грузов 1978 г., являлись развивающимися и не играющими значительной роли в морских перевозках. Вместе с тем даже невысокая практическая ценность такого документа, как Гамбургские правила, для развития электронного коносамента и использования возможности проставления электронной подписи, — полезная попытка урегулировать электронный документооборот в линейных морских грузоперевозках (Dubovec, 2006:441).

Если говорить о нашей стране, то электронный документооборот хотя и не урегулирован КТМ России, однако согласно статье 1 КТМ РФ эти вопросы

решаются гражданским законодательством. Гражданский кодекс РФ⁶, являющийся основной частью гражданского законодательства, разрешает проставлять электронную подпись на документах, в том числе и по предварительному соглашению участников сделки. Федеральный закон «Об электронной подписи»⁷ является специализированным правовым актом, в котором урегулированы вопросы о применении электронной подписи в гражданско-правовых сделках. Закон делает различия между простой и усиленной неквалифицированной электронной подписью, а также усиленной квалифицированной подписью. Эти подписи различаются в предъявляемых к ним требованиях, необходимости подтверждения сертификатом, возможностью отслеживать вносимые в документ изменения. С другой стороны, осуществляя общее регулирование электронных сделок и правил их оформления, действующий законодательный акт не содержит специальных условий в отношении электронных коносаментов.

По нашему мнению, в интересах национальных участников внешней торговли, а также в публичных интересах архаичные процедуры использования традиционного документарного коносамента в эпоху цифровизации экономики России должны быть модернизированы, что повысит эффективность его применения во внешнеторговых сделках. В начале сделки при погрузке товаров на морское судно оформление самого документа вполне допустимо, тем более что привычные стандартизированные бланки коносамента просты и прозрачны настолько, что заполнение их реквизитов доведено практически до автоматизма. Однако в дальнейшем, после того как эта документарная ценная бумага оформлена, целесообразна ее передача на хранение прямо с места оформления представителю уполномоченного сторонами депозитария. Одновременно с этим стороны регистрируют через свои личные кабинеты на Интернет-сайте госуслуг двустороннее соглашение о том, что документарный оригинал коносамента ими передан на хранение в депозитарий, а также о том, что в дальнейшем стороны сделки будут использовать в обороте смарт-приложение к переданному в депозитарий коносаменту. Кроме этого, в рамках международного соглашения должна быть предусмотрена электронная регистрация указанного смарт-приложения на серверах ряда публичных и неправительственных организаций, осуществляемая в режиме межюрисдикционного полисубъектного блокчейн-взаимодействия (Inshakova, Kalinina, Goncharov, 2019).

В силу трансграничности информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» не существует никаких проблем для электронной регистрации фактов движения товара по морям и океанам, а именно — электронной фиксации с помощью космических спутников геолокации микрочипов, которыми должны

⁶ Российская Федерация. Законы. Гражданский кодекс Российской Федерации: Часть 1 от 30.11.1994 № 51-ФЗ / Российская Федерация // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.

⁷ Российская Федерация. Законы. Об электронной подписи: Федеральный закон от 06.04.2011 № 63-ФЗ / Российская Федерация. Законы // Собрание законодательства РФ. 2011. № 15. Ст. 2036.

быть помечены контейнеры (иные емкости) с перевозимым товаром. Тем самым смарт-приложение к коносаменту, поддерживающее электронно-цифровую связь с указанными микрочипами, позволит каждому участнику внешнеторговой сделки получать сведения о месте нахождения товара в конкретных географических координатах, например, в конце каждого часа с момента отплытия судна из порта погрузки с вынесением индикации движения корабля по маршруту на монитор компьютера.

Смарт-приложение к коносаменту представляет собой аналогию смарт-контрактам, которые в последние годы активно исследуются. В нашем понимании смарт-контракт есть приложение к договору в форме специфической программы для ЭВМ, составляемой вследствие волеизъявления сторон дискретного, урегулированного правом имущественного отношения. Порождаемый имущественным отношением, которое стороны реализуют в своих предпринимательских интересах, смарт-контракт представляет собой индивидуализированный электронно-цифровой алгоритм фиксации фактов, имеющих правовые и материальные последствия, на протяжении всего срока реализации сторонами данного договорного отношения, имеет ряд преимуществ, в том числе с юридических позиций. Так, при перевозке по внешнеторговой сделке по мере наступления фактов, имеющих место в период реального движения морского судна с товаром, осуществляется их электронно-цифровая регистрация в режиме блокчейн-взаимодействия, предусматривающая дублирование зашифрованной информации, передаваемой в виде криптокодов на несколько серверов как публичных, так и неправительственных организаций, в личные кабинеты сторон внешнеторговой сделки. Это исключает любые гипотетически возможные незамеченные искажения юридического состояния товара как в части его физической целостности и наличия на корабле, так и в части его принадлежности конкретному собственнику в текущий момент времени.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Правовая конструкция коносамента сформировалась в ходе эволюции судовых записей корабельных писарей, производимых для фиксации сведений о принятом для морской перевозки грузе. Оформление этих судовых документов зародилось, как обычай морской торговли, впоследствии было легитимировано государствами в национальных законах в обязанность капитанов судов выдавать коносаменты, со временем глобализация морских перевозок повлекла создание единообразных международных правил оборота данных ценных бумаг.

Являясь товарораспорядительной ценной бумагой коносамент реализует ряд функций — легитимационную, распорядительную, доказательственную, — отражая факты заключения соглашения о морской перевозке и приема товара на транспортирующее товар судно.

Правовое регулирование электронного документооборота в морских перевозках нуждается в дальнейшем развитии. Для расширенного внедрения электронного документооборота в морской торговле, наряду с принятыми нормативно-правовыми актами, следует конкретизировать применение электронных документов при перевозке грузов морем. В России нормы о коносаментх необходимо дополнить международными соглашениями, также дополнительно принять ряд национальных правовых актов в данной области.

Процедура электронно-цифровой регистрации микрочипов, которыми помечены товары, перемещаемые по внешнеторговым сделкам, позитивно влияет на повышение правопорядка на внутригосударственном уровне посредством более точного электронного таможенного, налогового, валютного контроля. Кроме того, в аспекте реализации хозяйственных отношений, электронно-цифровая регистрация выполняет превентивно-профилактическую функцию — снижения потенциальных конфликтов, поскольку электронная регистрация фактов начинается с момента заключения договора и продолжается последовательно по этапам исполнения обязательств до окончания сделки.

Для реализации преимуществ смарт-приложений к коносаментам, необходимо разработать и принять комплекс правовых норм законодательного и подзаконного уровня, регулирующих общественные отношения в цифровой экономике, имплементирующих в деловую практику и межюрисдикционный полисубъектный блокчейн, и эти смарт-приложения. В сочетании с внутринациональной модернизацией правового обеспечения внешнеторговой деятельности необходимо заключение универсальных конвенций на межгосударственном уровне в сфере трансграничного взаимодействия хозяйствующих субъектов, использующих современные цифровые технологии. Необходимо создавать цифровые внешнеторговые платформы, подотчетные и контролируемые государством — юрисдикцией стороны сделки, а на международном уровне — межгосударственными неправительственными организациями, на которых участники внешнеторговой деятельности могли бы регистрироваться в распределенных реестрах, совершать сделки с использованием стандартных (шаблонных) смарт-контрактов, в зависимости от товарной группы, реализуемой по той или иной морской внешнеторговой сделке.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК / REFERENCES

- Aleshina, A.V. (2016) Institute for the carriage of goods by sea: the history of formation. *Economics, Pedagogy and Law*. (2), available at: <http://ecoedulaw.ru/en/2016/2/6>. (in Russian).
Алешина А.В. Институт морской перевозки груза: история становления // Экономика, педагогика и право. 2016. № 2. С. 6. URL: <http://ecoedulaw.ru/en/2016/2/6>.
- Dudin, M.N., Sekerin, V.D., Smirnova, O.O., Frolova, E.E., Sepiashvili, E.N. (2014) Ways and Contemporary Development Trends. *Journal of Advanced Research in Law and Economics*. (5). 2, 74–81.
- Dubovec, M. (2006) The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral. *Arizona Journal of International and Comparative Law*. Vol. 23. (2).

- Efimova, L.G. (2018) The legal nature of an independent (bank) guarantee. *Legal Concept*. Vol. 17. (4). Doi: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2018.4.12>. (in Russian).
Ефимова Л.Г. Правовая природа независимой (банковской) гарантии // *Legal Concept = Pravovaya paradigma*. 2018. 17. (4). С. 85–95. Doi: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2018.4.12>.
- Gabov, A.V. (2011) *Tsennyye bumagi: Voprosy teorii i pravovogo regulirovaniya rynka* [*Securities: Theory and legal regulation of the market*]. Moscow: Statut Publ. (in Russian).
Габов А.В. Ценные бумаги: Вопросы теории и правового регулирования рынка. М.: Статут, 2011. 1104 с.
- Golubchik, A.M., Katykha, P.B. (2017) Some aspects of the possibility of application of electronic bill of lading in petrotraders' practice. *Russian Foreign Economic Journal*. (4). (in Russian).
Голубчик А.М., Катюха П.Б. О некоторых аспектах возможности применения электронного коносамента в практике нефтрейдеров // *Российский внешнеэкономический вестник*. № 4. 2017. С. 97–106.
- Inshakova, A., Kalinina, A., Goncharov, A. (2019) Polysubject jurisdictional blockchain: electronic registration of facts to reduce economic conflicts. Springer: Ubiquitous Computing and the Internet of Things: Prerequisites for the Development of ICT».
- Jobava, N.A. (2012) The bill of lading: to the history of the issue. *Legal framework of modern economics*. (10), 124–127. (in Russian).
Джобавва Н.А. Коносамент: к истории вопроса // *Правовое поле современной экономики*. № 10. 2012. С. 124–127.
- Oseledets, D.A. (2014) Legal regulation of the use of e-document flow in the carriage of goods by sea under a bill of lading. *Russian Journal of Entrepreneurship*. (20). (266), 204–214. (in Russian).
Оседедец Д.А. Правовое регулирование использования электронного документооборота в морской перевозке грузов по коносаменту // *Российское предпринимательство*. № 20 (266). 2014. С. 204–214.
- Rothko, S.V. (2011) The bill of lading in Russian and foreign legislation. *International public and private law*. (1) (58), 44–46. (in Russian).
Ротко С.В. Коносамент в российском и зарубежном законодательстве // *Международное публичное и частное право*. № 1 (58). 2011. С. 44–46.
- Ryzhenkov, A.YA. (2018) The structure of ownership (theoretical and philosophical analysis). *Legal Concept = Pravovaya paradigma*. Vol. 17. (1). Doi: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2018.1.15>. (in Russian).
Рыженков А.Я. Структура права собственности (теоретико-философский анализ) // *Legal Concept = Pravovaya paradigma*. 2018. (17). № 1. С. 91–97. Doi: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2018.1.15>.
- Skaridov, A.S. (2018) Legal support of professional activities. *Law of the Sea*. A.S. Skaridov. Moscow: *Yurayt Publ.* (in Russian).
Скаридов А.С. Правовое обеспечение профессиональной деятельности. Морское право. М.: Юрайт, 2018. 355 с.
- Shemyakin, A.N., Korotky, T.R. (1999) *Legal regulation of the sea transportation of goods and passengers*. Odessa: Latstar Publ. (in Russian).
Шемякин А.Н., Короткий Т.Р. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. Одесса: Латстар, 1999. 172 с.
- Vilkova, N.G. (2004) Commentary of the ICC to INCOTERMS 2000. Interpretation and practical application (article by article). Access from ConsultantPlus Reference and Legal System, 2004. (in Russian).

Вилкова Н.Г. Комментарий МТП к ИНКОТЕРМС 2000. Толкование и практическое применение (постатейный). Доступ из справочно-правовой системы Консультант-Плюс, 2004.

Yefimova, L.G. (2010) *Bankovskoye pravo [Banking law] T. 1. Bankovskaya sistema Rossiyskoy Federatsii [The banking system of the Russian Federation]*. Moscow: Statut Publ. (in Russian).
Ефимова Л.Г. Банковское право. Т. 1. Банковская система Российской Федерации. М.: Статут, 2010. 410 с.

Об авторах:

Иншакова Агнесса Олеговна — доктор юридических наук, профессор, заведующая кафедрой гражданского и международного частного права (Базовой кафедры ЮИЦ РАН) Волгоградского государственного университета (ВолГУ)

ORCID ID: 0000-001-8255-8160; eLibrary SPIN-код 4281-4328

e-mail: gimchp@volsu.ru

Гончаров Александр Иванович — доктор юридических наук, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры гражданского и международного частного права (Базовой кафедры ЮИЦ РАН) Волгоградского государственного университета (ВолГУ)

ORCID ID: 0000-003-2296-9368; eLibrary SPIN-код 6815-5803

e-mail: gimchp@volsu.ru

Для цитирования:

Иншакова А.О., Гончаров А.И. Коносамент в правовом обеспечении внешнеторговой деятельности: от личной выписки до электронного криптокода // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки. 2019. Т. 23 № 3. С. 375–393. DOI: 10.22363/2313-2337-2019-23-3-375-393.

Дата поступления в редакцию: 26 июня 2019 г.

Дата принятия к печати: 17 июля 2019 г.

BILL OF LADING IN LEGAL REGULATION OF FOREIGN TRADE ACTIVITY: FROM PERSONAL SUBSCRIPTION TO ELECTRONIC CRYPTO CODE

Agnessa O. Inshakova, Alexander I. Goncharov

Volgograd State University
100, University Avenue, 400062, Volgograd, Russia

Sea freight was and remains the most popular way of cargo delivery. Transportation of goods by sea routes plays a crucial role in the economy of most countries. The bill of lading acts as a legal instrument and guarantees the interests of participants in foreign trade deals and has a complex legal nature, due to its functionality. The use of electronic documents for formalizing relations between the participants in the maritime transport of goods has become possible due to the rapid development and widespread introduction of information technologies into the property turnover. In the period of digitalization of the Russian economy, the study of the legal regulation of the bill of lading accompanied by special computer software products is relevant and significant.

The main purpose of the article is to disclose the essential characteristics of a bill of lading as a trading, title-bearing security from the perspective of the evolutionary development of this legal instrument over several centuries. The authors formulate a number of recommendations for the expanded implementation of electronic document circulation in maritime trade, arguing that, along with the adopted legal acts, should clarify the use of electronic documents when transporting goods by sea. In the Russian Federation, the rules on bills of lading must be supplemented by international agreements, additionally adopt a number of national legal acts in this sphere.

The theoretical basis of the research was the studies of Russian and foreign investigators, which examine the relations of entities applying bills of lading in foreign economic activity (Vilkova, 2004; Golubchik, Katykha, 2017; Dubovec, 2006; Inshakova, Kalinina, Goncharov, 2019; Skaridov, 2018 et al.).

Methodologically, the present research is based on the authors' materialistic worldview. General scientific methods were used: dialectic, inductive, deductive, analysis, synthesis, generalization, etc., as well as particular scientific methods: formal legal, comparative legal, etc.).

As a result of the scientific analysis for the expanded implementation of electronic document circulation in maritime trade, along with the adopted legal acts, the authors proposed to specify the use of electronic documents for the carriage of goods by sea. The rules on bills of lading must be supplemented by international agreements, and a number of national legal acts in this area should be adopted. Suggestions for Smart applications to bills of lading and electronic registration of microchips, which should mark the goods moved by foreign trade deals, which will positively affect the increase of the rule of law at the domestic level through more precise electronic customs, tax, currency control. It is substantiated that in the aspect of the implementation of economic relations, digital registration acts a preventive and prophylactic function — reducing potential conflicts. To realize the benefits of smart applications to bills of lading, it is recommended to develop and adopt a set of legal norms of legislative and sub-legal level governing public relations in the digital economy, implementing these smart applications to bills of lading implementing business practice and inter-jurisdictional polysubject blockchain.

Key words: goods, foreign trade deal, transportation, sea ship, bill of lading, smart application, blockchain

Funding information. The reported study was funded by RFBR according to the research project № 18-29-16132.

About authors:

Agnessa O. Inshakova — Doctor of Legal Sciences, Professor, Head Department of Civil and International Private Law (Basic Department of the Southern Scientific Center of the Russian Academy of Sciences) Volgograd State University (VolSU)

ORCID ID: 0000-001-8255-8160; eLibrary SPIN-код 4281-4328.

e-mail: gimchp@volsu.ru

Alexander I. Goncharov — Doctor of Legal Sciences, Doctor of Economy, Professor, Professor at the Department of Civil and International Private Law (Basic Department of the Southern Scientific Center of the Russian Academy of Sciences) VolSU

ORCID ID: 0000-003-2296-9368; eLibrary SPIN-код 6815-5803

e-mail: gimchp@volsu.ru

For citation:

Inshakova, A.O., Goncharov, A.I. (2019) Bill of lading in legal regulation of foreign trade activity: from personal subscription to electronic crypto code. *RUDN Journal of Law*. 23 (3), pp. 375–393. DOI: 10.22363/2313-2337-2019-23-3-375-393.

Article received June 26, 2019

Article accepted July 17, 2019