

УДК 340.130
DOI 10.52452/19931778_2025_1_162

ВЛИЯНИЕ МЯГКОГО ПРАВА НА ПРОЦЕСС ЦИФРОВИЗАЦИИ ТОВАРОРАСПОРЯДИТЕЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ

© 2025 г.

А.Ю. Чурилов

Томский государственный университет, Томск

Lefikantor@yandex.ru

Поступила в редакцию 12.07.2024

Статья исследует влияние мягкого права на процесс цифровизации товарораспорядительных документов в контексте международной торговли. Анализируется роль мягкого права в формировании и адаптации законодательства к новым технологиям, а также переход мягкого права в позитивное на примере зарубежного законодательства. Рассматривается взаимодействие международных стандартов и национального законодательства в контексте правовой определенности.

Ключевые слова: мягкое право, цифровизация, товарораспорядительные документы, международная торговля, электронные документы, морская перевозка, коносамент, электронный коносамент, нарратив.

Глобализация мировой экономики и укрепление международных экономических связей невозможны без развития торговли между государствами. При этом, как отмечается в литературе, одной из современных тенденций мировой экономики является ее цифровизация [1]. Международная доставка товаров от продавцов к покупателям зачастую опосредуется договорами морской перевозки грузов, по которым перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу, а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Особую роль в морских перевозках играет такая товарораспорядительная бумага, как коносамент.

Коносамент – это ценная бумага, представляющая собой товарораспорядительный документ, подтверждающий факт заключения договора перевозки груза и принятия груза перевозчиком, удостоверяющий право его держателя распоряжаться указанным в коносаменте грузом, сданным для морской перевозки, и получить этот груз после завершения перевозки [2]. Примечательно, что в науке и в практике отечественного товарооборота сложилось представление, что коносамент как товарораспорядительный документ представляет собой строго документарную ценную бумагу [3]. Однако ни Гражданский кодекс (п. 2 ст. 142), ни специальное законодательство (ст. 142–149 Кодекса торгового мореплавания РФ) в настоящее время напрямую не относят коносамент к документарным ценным бумагам. При этом даже ГОСТы поддерживают позицию о том, что документы могут создаваться как на бумажном носителе,

так и в электронной форме с соблюдением установленных правил оформления документов [4]. Вместе с тем, как отмечает Банк России, действительно существуют ценные бумаги, в том числе коносамент, учет прав на которые не осуществляют ни депозитарии, ни регистраторы [5]. Существующая бумажная форма коносамента, прежде всего, представляет собой документ, выдаваемый перевозчиком грузоотправителю, подтверждающий погрузку товаров на конкретное судно, направляющееся по определенному маршруту в определенный порт, или получение товаров для перевозки (если речь идет о так называемом «береговом коносаменте»), описывающий состояние и количество груза на момент отгрузки. Коносамент является свидетельством согласования сторонами определенных условий договора перевозки груза морским транспортом, который, по сути, является доказательством его заключения (сам договор перевозки груза морским транспортом заключается ранее). В-третьих, коносамент является товарораспорядительным документом, позволяющим получателю принять доставку товаров в пункте назначения. Кроме того, держатель коносамента может посредством индоссамента передать товар третьему лицу, независимо от того, что сам груз физически не находится в его владении, а находится у перевозчика.

Развитие морской торговли, безусловно, снижает удобство коносамента как документарной ценной бумаги, не в последнюю очередь в связи с трудностями передачи таких документов от грузоотправителя грузополучателю, а также при продаже товара в пути. Отправление коносамента, особенно в случае с межконтинентальным оборотом товаров, – дорогой и за-

частую длительный процесс, который включает в себя множество участников. В настоящее время необходимо, чтобы бумажные коносаменты «прошли» через руки всех вовлеченных в процесс перевозки груза сторон, то есть от продавца товара к банку продавца, затем к банку покупателя и, наконец, к покупателю товаров (или получателю товаров, если таковым является третье лицо), чтобы все участники могли проверить документы. И это наиболее простой вариант, который не включает в себя посредников в виде крупных транспортных компаний, а также не подразумевает передачу коносамента от покупателя третьим лицам. По замечанию исследователей, процесс передачи транспортных документов в бумажном виде может составлять до 10% в статьях транспортных расходов [6].

Даже в ООН отмечают, что содействие использованию электронных торговых документов, в том числе электронных коносаментов, позволит ускорить операции, снизить затраты и сократить дорогостоящие задержки [7]. В этой связи представляется целесообразным и возможным внедрение в оборот бездокументарного (электронного) коносамента [8].

Следует учитывать два аспекта при реализации идеи внедрения электронных коносаментов в оборот. Во-первых, технический аспект: электронная система должна быть способна воспроизводить функции бумажного коносамента, а именно, только один держатель будет обладать им в любой момент времени, и только он сможет его предъявить перевозчику для получения груза. Перевозчик, в свою очередь, должен быть уверен, что он обменяет товары на коносамент, которым владеет законный держатель, следовательно, он не будет нести ответственность перед другим лицом, которое может заявить, что в действительности именно оно является законным держателем коносамента.

Во-вторых, правовой аспект. Даже если техническая часть может быть реализована с помощью какой-либо электронной системы, помимо этого необходимо признание возможности существования электронного коносамента в подобных системах на уровне нормативных актов. Учитывая то, что морская перевозка грузов осуществляется, как правило, между различными государствами, ожидаемым является принятие международной конвенции или иного международного договора, который бы урегулировал возможность существования электронного коносамента, поскольку если одна или несколько стран изменят свое законодательство для облегчения использования электронных коносаментов, но другие этого не сделают, система электронных коносаментов не сможет эффек-

тивно работать, поскольку по своей природе коносамент «путешествует» по всему миру. Вместе с тем ни Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. с изменениями, ни Конвенция ООН «О морской перевозке грузов» 1978 г. не допускают возможность существования электронного коносамента (не в последнюю очередь в связи с тем, что они были приняты задолго до появления даже теоретической возможности реализации такой идеи). Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» 2008 г. (Роттердамские правила) содержит нормы, которые регулируют электронный коносамент – транспортную электронную запись. Однако, несмотря на то, что 25 стран подписали эту конвенцию, лишь 5 ратифицировали ее – поэтому в настоящее время этот международный договор не вступил в силу, поскольку, в соответствии со ст. 94, эта конвенция вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

В этой связи значительная роль в обеспечении перехода от традиционных бумажных коносаментов к современным электронным отводится так называемому «мягкому праву» (soft law) – актам и документам, которые имеют скорее морально-политическую силу [9], нежели юридическую. Термин «мягкое право» первоначально использовался в США для обозначения таких форм «вторичного» регулирования, как своды законов США или модельные кодексы [10]. Мягкое право представляет собой довольно интересный с правовой точки зрения инструмент воздействия на поведение участников гражданского оборота. Оно создается самими субъектами гражданского оборота [11] и является следствием длительной разработки модели поведения, отражающей нарратив предпринимательского сообщества [12]. При этом следование разработанной модели поведения обеспечено не силами государственного принуждения, но авторитетом того сообщества, которое создает мягкое право. Такие инструменты регулирования поведения субъектов предпринимательской деятельности, не обладая юридически обязательной силой, тем не менее имеют действительный практический эффект, составляющий феномен эффективности правовой системы, не оснащенной инструментами государственного принуждения [13].

Ключевым вопросом, который возник перед участниками товарооборота, является вопрос – может ли электронный товарораспорядитель-

ный документ заменить собой бумажный. Напомню, что товарораспорядительной ценной бумагой является такая ценная бумага, передача которой приравнивается к передаче представленного ей товара [14, с. 388]. С экономической точки зрения это ценные бумаги, которые выражают право на ценность, заключающуюся в известных товарах [15, с. 61]. В этом аспекте особенностью коносамента является, что он выполняет одновременно три функции: свидетельствует о заключении договора перевозки груза и содержит указание на его условия, удостоверяет принятие груза перевозчиком и с момента погрузки груза на конкретное судно предоставляет право распоряжаться товаром [16]. Транспортные документы необходимы не только для передачи права собственности на товар, но и для передачи информации между участниками перевозки об условиях договора, состоянии товара и т. д. С этой точки зрения электронный коносамент может выполнять все информационные функции бумажного коносамента. Более того, при использовании электронного коносамента исчезли бы как проблема сложной передачи такой документарной ценной бумаги из рук в руки, так и сложные процессы ручной проверки коносамента на предмет соответствия условиям договора перевозки или аккредитива. Основной проблемой при использовании электронных коносаментов является воспроизведение их функций в безопасной электронной среде одновременно с обеспечением того, чтобы электронные записи как с точки зрения их содержания, так и с точки зрения оборота таких записей имели равное юридическое признание с традиционными бумажными коносаментами.

Вместе с тем электронные коносаменты пытаются ввести в оборот на протяжении долгого времени, однако этот процесс идет медленно, в первую очередь в связи с правовой неопределенностью их правового статуса, особенно как товарораспорядительной ценной бумаги. Более того, в судебной практике преобладала позиция, в соответствии с которой только при предъявлении коносамента перевозчик обязан выдать груз получателю – и эту процедуру нельзя заменить ни выдачей ПИН-кода, ни использованием электронных систем документооборота, особенно в том случае, если перевозчиком был выдан коносамент [17].

Основным препятствием внедрения электронного коносамента в предпринимательскую практику является отсутствие правовой определенности в статусе электронной записи с точки зрения выполнения ей важнейшей функции коносамента – товарораспорядительной. Решени-

ем видится создание такой системы, в рамках которой будут действовать единые для всех участников – отправителей, перевозчиков и получателей – правила, регулирующие порядок перехода прав на товар при «передаче» такой электронной записи. Следовательно, электронные коносаменты должны быть в такой информационной системе, которая поможет не только минимизировать риски, связанные с электронной природой коносамента (риски взлома, повреждение базы данных и т. д.), но и оператором этой системы будет лицо, которому доверяют участники оборота. Крупнейшее общество перестрахования Англии (UK P&I Club) одобрило деятельность трех организаций, являющихся держателями информационных систем, в которых размещаются записи о выданных коносаментах: *essDOCS Exchange Ltd* *DSUA 2009.3 and DSUA 2013.1* (“*essDOCS*”); *Bolero International Ltd Rulebook/Operating Procedure 1999* (“*Bolero*”); *E-title (The Electronic Title User Agreement (version 1.2))*.

Эти три организации играют важную роль в сфере разработки и применения цифровой документации и электронной торговли, облегчая торговые операции и логистику по всему миру.

Так, *Bolero International Ltd* – организация, занимающаяся предоставлением цифровых решений для управления документацией и рисками в международной торговле. Основанная в 1998 году, *Bolero* была одной из первых, кто предложил платформу для электронного обмена торговыми документами, такими как аккредитивы и коносаменты. Эта организация разработала *Rulebook/Operating Procedure 1999* – набор правил и процедур, который устанавливает стандарты для всех участников сети *Bolero*, обеспечивая безопасность и юридическую значимость обмена документами. Они устанавливают стандарты для форматов документов, требования к безопасности и процедуры разрешения споров, обеспечивая юридическую значимость всех транзакций, совершаемых через систему. Организацией была разработана техническая среда, а также правовая основа (правила), которые должны были позволить участникам системы *Bolero* использовать электронные коносаменты. Однако стандарт *Bolero* не стал общепринятым, поскольку у участников отношений перевозки еще не было доверия «к интеграции и надежности центральной серверной архитектуры системы» [18], а передача коносаментов в системе *Bolero* была возможна только между участниками сети, и используемые правила не обеспечивали необходимую юридическую безопасность с точки зрения придания таким коносаментам силы ценных бумаг.

essDOCS – компания, которая предоставляет решения для цифровой документации, упрощающие процессы торговли и логистики. Разработанная ей DSUA (Data and Security User Agreement) – это соглашение, регулирующее порядок использования и безопасность предоставляемых essDOCS услуг. Версии DSUA 2009.3 и DSUA 2013.1 отличаются условиями и обновлениями в соответствии с меняющимися требованиями безопасности и развитием технологий. Как и Bolero, essDOCS является системой, использующей централизованную архитектуру, и страдает от такого же недостатка доверия со стороны индустрии. Как отмечают исследователи, индустрия не доверяет централизованному подходу к формированию реестра электронных коносаментов, поэтому создание юридического лица для управления такой централизованной системой маловероятно, поскольку такая система вряд ли будет принята индустрией морских перевозок, не в последнюю очередь потому, что такая централизация связана с риском раскрытия коммерческой информации потенциальным конкурентам [19].

E-title – система, предназначенная для управления и передачи электронных титулов на товары. Электронные титулы используются в различных отраслях, например в судоходстве и торговле сырьевыми товарами, для обозначения прав собственности на груз. The Electronic Title User Agreement (версия 1.2) – это договор между пользователями системы, который определяет правила и обязательства сторон в процессе передачи титулов, а также меры по обеспечению безопасности и конфиденциальности данных.

Эти организации и разработанные ими правила важны для поддержания стандартов и безопасности в международной электронной торговле, способствуя снижению рисков, связанных с фальсификацией документов, и обеспечивая более высокую оперативность обработки транзакций. Именно они являются пионерами в сфере цифровизации товарораспорядительных документов. Однако важно понимать, что основные отношения при взаимодействии с этими организациями строятся не на нормах позитивного права (поскольку в очень малом количестве стран существуют законы, позволяющие использовать электронные коносамента), но на основе трёхсторонних договоров между перевозчиком, грузоотправителем и организациями, в информационных системах которых будут содержаться записи о выданных коносаментах. Вместе с тем их «лучшие практики» являются примером того, как предприниматели могут действовать в ситуации правовой неопределённости, опираясь при принятии экономических и

юридических решений не только и не столько на нормы жесткого права, сколько на разработанные организациями стандарты и модели поведения.

Попытку создать инструменты мягкого права на уровне международной организации предпринимала и Комиссия ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), приняв в 2017 году Типовой закон об электронных передаваемых записях, который, по сути, является образцом, который могут (но не обязаны) взять за основу государства для имплементации норм об электронном коносаменте в национальное законодательство [20]. Этот акт является продолжением идеи цифровизации товарораспорядительных документов и во многом основывается на том фундаменте, который был заложен Роттердамскими правилами. Целью его принятия является не формирование целостного и всеохватывающего правового регулирования электронных коносаментов, но разработка ориентира для всех государств по правовому регулированию электронных товарораспорядительных документов. И именно за государствами остается решение – имплементировать ли положения этого акта в национальное законодательство, пойти иным путем или и вовсе ничего не менять. Следует подчеркнуть, что в настоящее время лишь небольшое количество стран имплементировало положения этого закона в свою правовую систему.

В соответствии с Типовым законом, «электронная запись» означает информацию, созданную, переданную, полученную или хранящуюся с помощью электронных средств, включая, в надлежащих случаях, всю информацию, логически присоединенную или иным образом связанную вместе, с тем чтобы стать частью записи, будь то подготовленную одновременно или нет. Допускается замена электронной записи на товарораспорядительный документ и наоборот [21].

Этот акт можно, безусловно, отнести к инструментам мягкого права, поскольку он не содержит обязательных для применения норм, которые бы связали договаривающиеся государства, но представляет лишь рекомендации, которые были разработаны международной организацией на основе изучения практики морских перевозок с целью унифицировать и гармонизировать законодательство всех стран мира. В отличие от жесткого права, которое содержит правила и нормы, обязательные к применению, мягкое право, к которому относится типовый закон, скорее направлено на формирование общих принципов и стандартов, которые страны могут добровольно включать в свои национальные законодательные системы.

Положения мягкого права могут в дальнейшем закрепляться в национальном законодательстве, т. е. переходить из категории *soft law* в *hard law*, как, например, произошло в Англии, где в 2023 году вступил в силу Закон об электронных торговых документах [22]. Этот закон применяется, когда информация в электронной форме является такой, что, если бы она содержалась в бумажном документе, это привело бы к тому, что документ стал бы бумажным торговым документом. При этом информация, вместе с любой другой информацией, с которой она логически связана и которая также находится в электронной форме, составляет «электронный торговый документ» в целях этого закона, если используется надежная система для:

- (а) идентификации документа, чтобы его можно было отличить от любых копий;
- (б) защиты документа от несанкционированного изменения;
- (в) обеспечения того, чтобы более одного лица не могло одновременно контролировать документ;
- (г) позволения любому лицу, способному контролировать документ, демонстрировать эту способность;
- (д) обеспечения того, что передача документа лишает любое лицо, которое могло контролировать документ непосредственно перед передачей, способности это сделать после такой передачи (если только лицо не способно контролировать документ по праву получателя).

Английский законодатель довольно корректно воспринял положения Типового закона, при этом конкретизировал его положения с учетом основных положений доктрины стран общего права.

Лицо считается контролирующим документ, когда использует, передает или иным образом распоряжается документом (независимо от наличия у лица законных прав на это, при этом простое чтение или просмотр документа само по себе недостаточно, чтобы считаться использованием документа и получением контроля над ним).

При определении надежности системы могут быть учтены следующие аспекты:

- (а) любые правила системы, относящиеся к ее функционированию;
- (б) любые меры, принятые для обеспечения целостности информации в системе;
- (в) любые меры, принятые для предотвращения несанкционированного доступа и использования системы;
- (г) безопасность используемого оборудования и программного обеспечения системы;
- (д) регулярность и объем любого аудита системы независимым органом;

(е) любая оценка надежности системы, проведенная органом с контролирующими или регулирующими функциями;

(ж) положения любой добровольной программы или отраслевого стандарта, применимые к системе.

В соответствии со статьей 3 этого закона, лицо может владеть, индоссировать и передавать владение электронным торговым документом. Электронный торговый документ имеет такое же действие, как и эквивалентный бумажный торговый документ; а любые действия, совершаемые в отношении электронного торгового документа, имеют такое же действие, как и в отношении эквивалентного бумажного торгового документа. Англия, таким образом, стала одной из немногих стран, которые прямо закрепили законодательное положение, приравнивающее электронный коносамент к бумажному, при этом не приравнивая электронный коносамент к бездокументарной ценной бумаге.

В соответствии со статьей 4, бумажный торговый документ может быть преобразован в электронный торговый документ и электронный торговый документ может быть преобразован в бумажный торговый документ, если (и только если): в документе в его новой форме содержится заявление о том, что документ был преобразован; и соблюдаются любые договорные или иные требования, касающиеся преобразования документа. При преобразовании документа документ в его старой форме перестает действовать; все права и обязательства, связанные с документом, продолжают действовать в отношении документа в его новой форме. Эти положения перекликаются со статьями 17–18 Типового закона ЮНСИТРАЛ, касающимися превращения электронного коносамента в бумажный и наоборот.

В Германском торговом уложении (*Handelsgesetzbuch*) также содержатся правила, в соответствии с которыми электронная запись, выполняющая те же функции, что и коносамент, считается эквивалентной коносаменту при условии, что обеспечивается сохранение ее подлинности и целостности [23].

Таким образом, можно утверждать, что законодательство некоторых государств закрепило некий принцип «функционального эквивалента», который заключается в приравнивании электронной записи, которая содержит все данные коносамента и выполняет те же функции, к традиционному коносаменту как документарной ценной бумаге. Такое регулирование одновременно облегчает и затрудняет использование электронных коносаментов. С одной стороны, электронные записи в этих странах считаются

юридически эквивалентными классическим бумажным коносаментам, но, с другой стороны, если электронная запись не соответствует определенной правовой области, она не представляет собой функциональный эквивалент, поэтому таковой силы не имеет. Однако важно подчеркнуть, что рассмотренные ранее акты не содержат конкретных требований к электронному коносаменту, что вносит существенную правовую неопределенность в отношения сторон при их использовании. И эта неопределенность может серьезно повлиять на распространение электронных коносаментов. Участники рынка могут столкнуться с рисками, связанными с юридической силой и признанием электронных коносаментов в различных юрисдикциях, а также со стороны банков. Отсутствие четких стандартов и требований может привести к сомнениям в их правовой природе и юридической значимости, что, в свою очередь, будет затруднять их широкое применение и интеграцию в морские перевозки. Поэтому для успешного внедрения электронных коносаментов на международном уровне представляется необходимым разработать и утвердить унифицированные правовые нормы и стандарты для электронных коносаментов (по аналогии с действующими формами бумажных коносаментов, разработанными международными организациями), которые обеспечат полное соответствие принципу функционального эквивалента и устранят возникающие неопределенности в их регулировании и правоприменении.

Подводя итог, следует отметить, что в современной юридической и предпринимательской практике важную роль играет мягкое право, оказывающее значительное влияние на формирование и развитие правовых систем, в том числе в сфере морских перевозок грузов. Пример некоторых зарубежных стран демонстрирует, как мягкое право может трансформироваться в позитивное право и влиять на развитие национального законодательства, а также подчеркивает важность мягкого права как предшественника изменений в позитивном праве и показывает, как практические потребности предпринимательского оборота и международные тенденции могут формировать национальное законодательство, способствуя адаптации правовых систем к современным вызовам цифровой экономики.

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда №22-18-00496, <https://rscf.ru/project/22-18-00496/>

Список литературы

1. Воскресенский В.Ю. О цифровой трансформации мировой экономики // Российский внешнеэко-

номический вестник. 2024. № 3. С. 67–75. DOI: <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2024-3-67-75>.

2. Чурилов А.Ю. К вопросу о правовой природе и функциях коносамента // Законодательство. 2020. № 10. С. 25–31.

3. Абрамова Е.Н. Договор займа ценных бумаг // Право и экономика. 2018. № 4. С. 56–66.

4. ГОСТ Р 7.0.97–2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Организационно-распорядительная документация. Требования к оформлению документов (утв. Приказом Росстандарта от 08.12.2016 № 2004-ст) // СПС «КонсультантПлюс».

5. Письмо Банка России от 25.12.2020 № 34-7-2/1183 «О запросах арбитражных управляющих, касающихся предоставления сведений о владении должниками ценными бумагами (повторно)» // СПС «КонсультантПлюс».

6. Wunderlich S., Saive D. The Electronic Bill of Lading // In: Prieto J., Das A., Ferretti S., Pinto A., Corchado J. (eds) Blockchain and Applications. Blockchain 2019. Advances in Intelligent Systems and Computing. Springer, Cham, 2020. Volume 1010. P. 93–100. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-23813-1_12.

7. Конференция ООН по торговле и развитию. Обзор морского транспорта. ООН, Женева, 2023. 37 с.

8. Севергин А.Д. О перспективах международно-правовой регламентации оборота электронных ценных бумаг // Международное публичное и частное право. 2022. № 5. С. 10–13. DOI: 10.18572/1812-3910-2022-5-10-13.

9. Давыдов Е.Ю. Понятие коренных малочисленных народов в международном праве и внутреннем законодательстве: теоретико-методологические аспекты // Международное публичное и частное право. 2022. № 4. С. 23–26. DOI: 10.18572/1812-3910-2022-4-23-26.

10. Любченко М.Я. Постановления Европейского суда по правам человека как «мягкое право» (soft law) // Вестник гражданского процесса. 2017. № 3. С. 256–270. DOI: 10.24031/2226-0781-2017-7-3-256-270.

11. Gabriel H.D. The Advantages of Soft Law in International Commercial Law: The Role of UNIDROIT, UNCITRAL, and the Hague Conference // Brook Journal of International Law. 2009. № 3. P. 655–672.

12. Гончарова В.А., Иванов В.В., Трубникова Т.В., Чурилов А.Ю. Нарративный подход в правовых исследованиях: назначение и методология // Вестник Томского государственного университета. 2022. № 483. С. 240–252. DOI: 10.17223/15617793/483/26.

13. Trubek D., Cottrell P., Nance M. Soft Law, Hard Law and European Integration: Toward a Theory of Hybridity // University of Wisconsin Legal Studies Research Paper. 2005. Paper № 1002. 42 p.

14. Агарков М.М. Избранные труды по гражданскому праву. В 2 т. Т.1: Социальная ценность частного права и отдельных институтов общей части гражданского права. М.: Статут, 2010. 428 с.

15. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. II: Товар. Торговые сделки. М.: Статут, 2005. 544 с.

16. Постановление Конституционного Суда РФ от 30.06.2020 № 31-П «По делу о проверке конститу-

ционности положений подпункта 12 пункта 1 и пункта 3 статьи 164, а также пункта 14 статьи 165 Налогового кодекса Российской Федерации в связи с жалобой компании "Gazprom Neft Trading GmbH" // СПС «КонсультантПлюс».

17. MSC Mediterranean Shipping Company S.A. v Glencore International AG [2017] EWCA Civ 365. URL: <http://www.hilldickinson.com>

18. Takahashi K. Blockchain technology and electronic bills of lading // *Journal of International Maritime Law*. 2016. № 3. P. 202–211.

19. Precht H., Marx Gómez J. Enabling Electronic Bills of Lading by Using a Private Blockchain // In: Abramowicz W., Auer S., Stróżyńska M. (eds) *Business Information Systems Workshops. BIS 2021. Lecture Notes in Business Information Processing*. Vol. 444. Springer, Cham, 2022. P. 334–346.

20. Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях. Издание Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк, 2018. 86 с.

21. Чурилов А.Ю. К вопросу о перспективах существования бездокументарного коносамента в распределенных реестрах через призму международного права // *Законодательство*. 2021. № 10. С. 71–76.

22. Electronic Trade Documents Act 2023. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2023/38/enacted/data.pdf> (дата обращения: 25.06.2024).

23. Quentin Schiltz. Legal compliance of the electronic Bill of Lading // *Proceedings of the International Conference on Digital Technologies in Logistics and Infrastructure (ICDTLI 2019)*. Atlantis Press, 2019. P. 434–439. DOI: 10.2991/icdtli-19.2019.76.

THE IMPACT OF SOFT LAW ON THE DIGITIZATION PROCESS OF TITLE DOCUMENTS

A.Yu. Churilov

The article explores the influence of soft law on the digitization process of title documents within the context of international trade. It examines how soft law shapes and adapts legislation to new technologies and discusses its transition into positive law through the example of foreign legislation. The article also considers the interaction between international standards developed by private law entities and national legislation in the context of legal certainty.

Keywords: soft law, digitization, title documents, international trade, electronic documents, maritime transport, bill of lading, electronic bill of lading, narrative.

References

1. Voskresensky V.Yu. On the digital transformation of the global economy // *Russian Foreign Economic Bulletin*. 2024. № 3. P. 67–75. DOI: <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2024-3-67-75>.

2. Churilov A.Yu. On the issue of the legal nature and functions of the bill of lading // *Legislation*. 2020. № 10. P. 25–31.

3. Abramova E.N. Securities loan agreement // *Law and Economics*. 2018. № 4. P. 56–66.

4. GOST R 7.0.97–2016. The national standard of the Russian Federation. A system of standards for information, library and publishing. Organizational and administrative documentation. Requirements for paperwork (approved by Rosstandart Order № 2004-st dated 08.12.2016) // *CLR «ConsultantPlus»*.

5. Letter from the Bank of Russia dated 25.12.2020 № 34-7-2/1183 «On Requests from Arbitration Managers regarding the provision of information on the ownership of securities by debtors (repeatedly)» // *CLR «ConsultantPlus»*.

6. Wunderlich S., Saive D. Electronic bill of lading // In: Prieto J., Das A., Ferretti S., Pinto A., Corchado J. (ed.) *Blockchain and applications. Blockchain*, 2019. Achievements in the field of intelligent systems and computing. Springer, Cham, 2020. V. 1010. P. 93–100. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-23813-1_12.

7. The United Nations Conference on Trade and Development. Overview of maritime transport. United Nations, Geneva, 2023. 37 p.

8. Severgin A.D. On the prospects of international legal regulation of the turnover of electronic securities //

International public and private law. 2022. № 5. P. 10–13. DOI: 10.18572/1812-3910-2022-5-10-13.

9. Davydov E.Y. The concept of indigenous peoples in international law and domestic legislation: theoretical and methodological aspects // *International public and private law*. 2022. № 4. P. 23–26. DOI: 10.18572/1812-3910-2022-4-23-26.

10. Lyubchenko M.Ya. The establishment of the European Court of Human Rights as a «soft right» // *Bulletin of Civil Law*. 2017. № 3. P. 256–270. DOI: 10.24031/2226-0781-2017-7-3-256-270.

11. Gabriel H.D. The advantages of soft law in international commercial law: the role of UNIDROIT, UNCITRAL and the Hague Conference // *Journal of International Law*. 2009. № 3. P. 655–672.

12. Goncharova V.A., Ivanov V.V., Trubnikova T.V., Churilov A.Y. Narrative approach in legal research: purpose and methodology // *Bulletin of Tomsk State University*. 2022. № 483. P. 240–252. DOI: 10.17223/15617793/483/26.

13. Trubek D., Cottrell P., Nance M. Soft Law, Hard Law and European Integration: Towards a Theory of Hybridity // *University of Wisconsin Legal Studies Research Paper*. 2005. Article № 1002. 42 p.

14. Agarkov M.M. Selected works on civil law. In 2 vols. Vol. 1: The social value of private law and individual institutions of the general part of civil law. M.: Statute, 2010. 428 p.

15. Shershenevich G.G. Curonian trading law. Vol. II: Product. Trade deals. M.: Statute, 2005. 544 p.

16. Resolution of the Constitutional Court of the Russian Federation dated 30.06.2020 № 31-P «On the case of checking the constitutionality of the provisions of

subitems 12 of paragraph 1 and paragraph 3 of Article 164, as well as paragraph 14 of Article 165 of the Tax Code of the Russian Federation in connection with the complaint of Gazprom Neft Trading GmbH» // CLR «ConsultantPlus».

17. MSC Mediterranean Shipping Company S.A. v. Glencore International AG [2017] EWCA Civ 365. URL: <http://www.hilldickinson.com>

18. Takahashi K. Blockchain technology and electronic bills of lading // Journal of International Maritime Law. 2016. № 3. P. 202–211.

19. Precht H., Marx Gomez H. Enabling the registration of electronic bills of lading using a private blockchain // In the collection: Abramovich V., Auer S., Strozchina M. (eds) Seminars on Business Information Systems. BIS 2021. Lecture notes in business infor-

mation processing. V. 444. Springer, Cham, 2022. P. 334–346.

20. The UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records. United Nations Publication, New York, 2018. 86 p.

21. Churilov A.Yu. On the issue of the prospects for the existence of a non-documentary bill of lading in distributed registries through the prism of international law // Legislation. 2021. № 10. P. 71–76.

22. Electronic Trade Documents Act 2023. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2023/38/enacted/data.pdf> (date of access: 25.06.2024).

23. Quentin Schiltz. Legal compliance of the electronic bill of lading // Proceedings of the International Conference on Digital Technologies in Logistics and Infrastructure (ICDTLI 2019). Atlantis Press, 2019. P. 434–439. DOI: 10.2991/icdtli-19.2019.76.