

УДК 347.799.6 (045)

**МІЖНАРОДНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕЛЕКТРОННОГО  
ДОКУМЕНТООБИГУ В ТОРГІВЕЛЬНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ**

**INTERNATIONAL REGULATION OF ELECTRONIC DOCUMENT  
TRANSFER IN COMMERCIAL SHIPPING**

*О.А. Радченко<sup>1</sup>, канд. екон. наук Т.О. Войченко<sup>2</sup>,*

*<sup>1</sup>Національний авіаційний університет (м. Київ)*

*<sup>2</sup>Державний університет інфраструктури та технологій (м. Київ)*

*О.А. Radchenko, T.O. Voichenko, PhD( Econ)*

*<sup>1</sup>National Aviation University (Kyiv)*

*<sup>2</sup>State University of Infrastructure and Technologies (Kyiv)*

В умовах цифровізації та активного впровадження інформаційно-комунікаційних технологій все більшого поширення набуває застосування електронних документів, що дозволяють суттєво полегшити та прискорити процес оформлення міжнародних торгових відносин. Особливо актуальними є питання впровадження електронних технологій у торговельному мореплаванні. Історично будучи найважливішою частиною світової транспортної системи та основним способом перевезення вантажів та товарів (на який припадає близько 80 % всіх перевезень), морський транспорт має ключове значення для здійснення міжнародної торгівлі.

Протягом тривалого часу морське судноплавство та виникаючі в процесі морського перевезення відносини ускладнювалися проблемою використання паперових документів, пересилання яких від одного учасника до іншого займало тривалий час і було дорогим. Поступово для більшої оперативності почали використовувати відскановані копії, проте для остаточної перевірки потрібні були оригінали документів. Зазначені проблеми дозволяє вирішити перехід на електронний документообіг, який має такі основні переваги: спрощення процесу оформлення переміщення людей та товарів; сприяння відходу від використання класичних паперових носіїв, що забезпечує збереження відомостей, спрощує передачу комерційної та фінансової інформації, дозволяє точно зафіксувати час здійснення тієї чи іншої операції, виключає можливість несанкціонованої модифікації документів та підробки підписів; спрощує контроль за перевезеннями; підвищує якість портових послуг та скорочує час перебування вантажів у порту.

Важливу роль у вирішенні питання про впровадження електронного документообігу у сферу торговельного мореплавства грають міжнародні

морські конвенції, які є основним джерелом регулювання морських перевезень. До них належать: Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (у редакції Протоколу Вісбі) (далі – Правила Гаага-Вісбі) [1]; Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 (Гамбурзькі правила) [2]; Конвенція ООН про договори повністю або частково морського перевезення вантажів 2009 р. (Роттердамські правила) [3]. Проведений аналіз свідчить про відсутність одноманітного підходу до вирішення питання використання електронних документів у морському перевезенні. В даний час тільки одна транспортна конвенція - Роттердамські правила - закріплює спеціальні положення про електронні транспортні записи. На момент розробки Правил Гаага-Вісбі та Гамбурзьких правил інформаційно-комунікаційні технології перебували лише на початку свого розвитку. Як наслідок, конвенції було спрямовано на регулювання відносин, у яких використовувалися традиційні форми документів, тобто документи на паперових носіях. З урахуванням недовіри комерсантів на той час до нових способів передачі будь-які спроби їх впровадження у повсякденну діяльність залишалися лише предметом обговорення у межах професійних кіл і не знаходили свого відображення у прийнятих як на міжнародному, так і на національному рівні документах. Важливу роль здійсненні початку електронного документообігу грають нормативні акти, присвячені регулювання електронної торгівлі. До них належать як міжнародні конвенції (Конвенція ООН про використання електронних повідомлень у міжнародних договорах 2005 р.), так і акти недержавного регулювання, прийняті різними міжнародними організаціями, такими як ЮНСІТРАЛ та Міжнародний морський комітет.

Поскілки Україна не ратифікувала основні міжнародні угоди щодо морських перевезень, то це створює проблеми у визнанні України як морської держави [4]. Приєднання України до Гаазьких та Гамбурзьких правил, а у перспективі – і до Роттердамських як найбільш сучасних, посприяло би вдосконаленню законодавства України з питань морських перевезень та підвищило би авторитет України у сфері міжнародних морських перевезень.

[1] Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року в ред. Протоколів 1968 та 1979 рр. (Правила Гаага-Вісбі). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_221#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221#Text) (дата звернення: 30.05.2024).

[2] Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі правила): Конвенція ООН від 31.03.1978. ВР України. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU78K02U> (дата звернення: 30.05.2024).

[3] Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів (Роттердамські правила). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_k30#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_k30#Text) (дата звернення: 30.05.2024).

[4] Костира О.В., Доценко А.І. Правові аспекти та практика застосування електронної документації в торговельному мореплаванні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. №9. С.282-285. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-9/67> (дата звернення: 30.05.2024).