
Організаційні основи митного оформлення суден закордонного плавання в Україні

Олена Миколаївна Коробкова

Кафедра управління портовою і сервісною діяльністю на водному транспорті, Одеський національний морський університет, м. Одеса, Україна

ORCID: 0000-0003-2279-5820

Соф'я Вікторівна Кручек

Кафедра управління портовою і сервісною діяльністю на водному транспорті, Одеський національний морський університет, м. Одеса, Україна

ORCID: 0009-0008-4142-7330

Анотація: У статті досліджено особливості митного оформлення відходу морських і річкових суден іноземного прапора в українських портах в умовах чинного законодавства. Актуальність роботи зумовлена стратегічною роллю водного транспорту в забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності України та необхідністю оптимізації контрольних процедур. У статті розглянуто нормативно-правові акти, що регламентують порядок здійснення митних формальностей на морському транспорті. Досліджено правову природу коносаментів як транспортного та товаророзпорядчого документа, а також його функціональну роль у процедурі завершення митного оформлення. Проаналізовано проблему затримки фактичного відходу судна з порту через тривалість погодження оригіналів коносаментів, зокрема у межах акредитивної форми розрахунків та складних ланцюгів торговельного фінансування. Розглянуто можливість удосконалення нормативного регулювання шляхом запровадження альтернативного механізму оформлення відходу судна на підставі штурманської розписки як документа, що підтверджує прийняття вантажу до перевезення. Розглянуто питання цифровізації документального забезпечення через впровадження електронного коносаменту на основі технології блокчейн. Досліджено перспективи адаптації українського законодавства до глобальних ініціатив щодо повного переходу на електронний документообіг до 2030 року. Виявлено, що модернізація підходів до митних формальностей та інтеграція в міжнародні цифрові екосистеми дозволить підвищити ефективність використання портових потужностей, швидкість обробки суден та забезпечить достовірність державної статистики зовнішньої торгівлі України.

Ключові слова: митне оформлення; морський транспорт; експорт; коносамент; штурманська розписка; електронний коносамент; цифровізація.

1. Вступ

Морський та річковий транспорт відіграють стратегічну роль у забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності України. За даними Міністерства розвитку громад та територій України, незважаючи на складні безпекові умови та численні організаційні ускладнення, у 2025 році через морські порти України було перевалено понад 82,2 млн тонн вантажів. [1]

Саме через морські порти здійснюється значна частина експортно-імпортних операцій, що зумовлює підвищені вимоги до ефективності, оперативності та прозорості процедур митного контролю. В умовах глобалізації світової торгівлі та ускладнення логістичних ланцюгів особливої актуальності набуває питання забезпечення балансу між реалізацією фіскальної та

контрольної функції держави й необхідністю гарантування безперервності морських перевезень.

Митні формальності на морському і річковому транспорті мають комплексний характер, оскільки поєднують елементи митного контролю товарів, транспортних засобів, документального оформлення перевезення та взаємодії з адміністрацією портів і іншими контрольними органами. Особливість морських перевезень полягає в багаторівневій договірній структурі та використанні специфічних транспортних документів, що потребує спеціального правового регулювання.

2. Об'єкт і предмет дослідження

Об'єктом дослідження є система митних формальностей, які здійснюються щодо суден закордонного плавання та товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон України.

Предметом дослідження є організаційні аспекти здійснення митних формальностей на морському транспорті, зокрема функціональне значення коносаментів у процедурі завершення митного оформлення та його вплив на можливу затримку відходу судна з українського порту.

3. Мета та задачі дослідження

Метою роботи є аналіз чинного нормативно-правового регулювання митних формальностей на морському і річковому транспорті в Україні задля визначення особливостей їх практичного застосування та виявлення проблемних аспектів із подальшим формулюванням пропозицій щодо вдосконалення.

Задачами дослідження є визначення порядку здійснення митного оформлення суден закордонного плавання, аналіз правової природи коносаментів як транспортного та товаророзпорядчого документа та дослідження обов'язкової практики використання коносаментів у контексті завершення митних формальностей та відходу судна з українського порту.

4. Аналіз літератури

Основою даного дослідження є положення Митного кодексу України, зокрема Глава 30 «Митні формальності на морському і річковому транспорті» [2], а також інші підзаконні нормативно-правові акти, що регламентують порядок здійснення митних формальностей на морському та річковому транспорті. [3, 4, 5]

Водночас питання здійснення митних формальностей на морському та річковому транспорті неодноразово ставали предметом дослідження вітчизняних науковців. Зокрема, у дослідженні Т.В. Рудої та А.В. Артеменко, присвяченому нормативно-правовому регулюванню процедур митного контролю та митного оформлення водних транспортних засобів і товарів, що переміщуються ними, підкреслюється наявність системних недоліків у відповідному регулюванні, а саме: відсутність закриття кордону для судна закордонного плавання при його заходженні у декілька українських портів послідовно; проблемність впровадження та функціонування інформаційних систем портового співтовариства (ІСПС), які мають забезпечувати автоматизацію митних процедур, адже поряд із електронною формою взаємодії продовжує існувати альтернативний порядок здійснення процедур без використання відповідних інформаційних систем, що свідчить про відсутність єдиного підходу до їх застосування. Автори зазначають, що нормативно-правова база з питань здійснення процедур митного контролю та митного оформлення водних транспортних засобів і товарів, що переміщуються ними у пунктах пропуску через державний кордон України, є суттєво розбалансованою та потребує невідкладного доопрацювання й уточнення. [6]

Серед інших робіт слід виокремити низку досліджень В.В. Прокопенка, які присвячені митним формальностям на транспорті в Україні та їхній адаптації до міжнародних митних правил та стандартів. У своїх працях автор детально аналізує порядок здійснення митного контролю та оформлення суден закордонного плавання, а також приділяє увагу вдосконаленню нормативно-правового регулювання у цій сфері. Зокрема, автором запропоновано внесення змін до Глави 1 Розділу IV Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства фінансів України № 308 від 10 березня 2015 року, щодо деталізації підстав відмови у наданні дозволу на навантаження або вивантаження товарів на судна каботажного плавання. Така пропозиція спрямована на мінімізацію дискреційних повноважень посадових осіб митних органів та запобігання можливим зловживанням при прийнятті відповідних рішень. [7, 8]

Окремий напрям становлять дослідження, що стосуються застосування вільної практики до суден закордонного плавання, а також проблем її нормативного закріплення у законодавстві України. Зокрема, у роботі Т.В. Аверочкиної, здійснено комплексний аналіз правового забезпечення сервісних митних формальностей на морському транспорті та підкреслено, що чинне нормативне регулювання у цій сфері не позбавлене недоліків нормотворчої техніки та окремих прогалин. Авторка наголошує на відсутності законодавчо закріпленого визначення поняття «вільна практика», попри його активне використання у підзаконних нормативно-правових актах та практиці здійснення митних формальностей. Крім того, дослідженням встановлено, що зазначене поняття має важливе практичне значення, оскільки пов'язане з можливістю виконання вантажних операцій без участі комісії на борту судна та фактично впливає на швидкість обробки суден у портах. [9]

Таким чином, наявні дослідження формують ґрунтовну теоретичну базу щодо загальних питань митних формальностей на морському транспорті, а також виявляють низку системних недоліків їхнього нормативного регулювання.

Разом із тим, аналіз наукових джерел свідчить про те, що питання ролі коносаменту у процедурі завершення митних формальностей, а також його фактичного впливу на можливість відходу судна з порту, не отримало належного та комплексного висвітлення у вітчизняній науковій літературі.

5. Методи досліджень

У роботі використано комплекс загальнонаукових методів дослідження, а саме: метод системного аналізу, що дозволив розглянути митні формальності як цілісну систему взаємопов'язаних елементів; елементи практичного аналізу, зокрема узагальнення досвіду здійснення митних формальностей у морських портах України та світу, що дозволило виявити проблемні аспекти їхнього застосування, пов'язані із затримками суден та неоднозначністю трактування окремих нормативних положень, які стосуються видачі коносаменту; порівняльно-правовий метод, застосований для зіставлення національного регулювання із міжнародними підходами до здійснення митних формальностей на морському транспорті, що надало змогу виявити відмінності та напрями можливого вдосконалення.

6. Результати досліджень

Встановлено, що відповідно до положень Митного кодексу України, товари вважаються пропущеними через митний кордон України лише після завершення всіх необхідних митних формальностей. Саме завершення митного контролю є передумовою для отримання дозволу на вихід судна з морського порту згідно з Порядком оформлення приходу суден у морський порт та виходу з нього. Таким чином, митні формальності є невід'ємною частиною загальної процедури оформлення відходу судна. Проблема заторів транспортного потоку під час переміщення через пункти пропуску полягає як у процесі організації здійснення митного

контролю та митного оформлення, так і у зв'язку з недостатнім технічним та організаційним забезпеченням порту й станції примикання, а також нечіткої взаємодії морського та залізничного видів транспорту[10].

Недоліком чинного порядку здійснення митних формальностей на морському транспорті в Україні є фактична неможливість відходу судна з порту навантаження без оформленого та поданого до митниці коносаменту.

Оперативний відхід судна після завершення вантажних операцій є ключовою метою для більшості стейкхолдерів процесу перевезення. У цьому зацікавлений порт – з метою якнайшвидшого звільнення причалу та забезпечення оборотності портових потужностей; судновласник та оператор – через зменшення дисбурсментських витрат, портових зборів і тривалості простоювання судна. Кожна додаткова доба стоянки збільшує загальний час рейсу, впливає на ефективність використання флоту та може спричинити додаткові експлуатаційні витрати.

Коносамент є основним товаророзпорядчим документом у міжнародних морських перевезеннях. Він видається перевізником вантажовідправнику та виконує три ключові функції: підтверджує прийняття вантажу до перевезення, засвідчує існування договору морського перевезення та надає право розпорядження товаром (document of title).

Коносамент має критичне значення не лише для митного оформлення, а й для фінансових розрахунків між сторонами, зокрема при застосуванні документарного акредитива (letter of credit). Акредитив є одним із найбільш поширених інструментів торговельного фінансування у міжнародних операціях, оскільки дозволяє мінімізувати ризики сторін, які знаходяться в різних країнах і не мають достатнього рівня довіри одна до одної. У межах цієї форми розрахунків банк бере на себе зобов'язання здійснити платіж за умови подання належного комплекту документів, при цьому товар фактично виступає забезпеченням зобов'язань, а право на нього підтверджується, зокрема, шляхом передання коносаменту банку. [11]

У межах акредитивної форми розрахунків банк здійснює платіж лише за умови повної відповідності документів умовам акредитива. Тому текст коносаменту часто проходить багатоетапне погодження між продавцем, покупцем, банком, фрахтувальником та перевізником. Перевіряється проформа коносаменту, правильність зазначення найменування товару, кількості, портів, умов поставки (наприклад, за правилами Incoterms), відсутність застережень тощо.

У зв'язку з цим фактична видача оригіналів коносаментів може затримуватися. Хоча судновласник зацікавлений у якнайшвидшому їх оформленні (оскільки коносамент часто є підставою для виставлення рахунку на фрахт), на практиці фінальний варіант документа нерідко затверджується вже після завершення навантаження, інколи навіть після відходу судна, в інших юрисдикціях.

Досить поширеною також є практика, коли коносамент не підписується капітаном безпосередньо після закінчення вантажних операцій. Натомість капітан видає лист-доручення (letter of authorization), яким уповноважує морського агента в порту навантаження або іншу особу на підписання коносаментів від його імені. При цьому остаточне оформлення документів може відбуватися навіть в іншій країні.

У світовій практиці в багатьох випадках для оформлення відходу судна достатнім визнається штурманська розписка (mate's receipt) – документ, що підтверджує фактичне прийняття вантажу на борт із зазначенням його кількості та стану. За своєю правовою природою штурманська розписка виконує функцію підтвердження прийняття вантажу перевізником і є первинним доказом його кількості та стану на момент завантаження, що свідчить про виникнення відповідальності перевізника за збереження вантажу.

Водночас, на відміну від коносаменту, штурманська розписка не є товаророзпорядчим документом, однак саме на її підставі в подальшому оформлюється коносамент. У міжнародній практиці це якраз і дозволяє використовувати штурманську розписку як

достатню підставу для оформлення відходу судна без очікування остаточного узгодження коносаменту, який може бути виданий пізніше. [12]

В українському законодавстві коносамент прямо визначений як обов'язковий документ для завершення митних формальностей при вибутті судна. Згідно з пунктом 6 Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 № 308: «Після закінчення навантаження судна капітан судна або агентська організація (морський агент) подає митниці коносаменти й декларацію про вантаж для пропуску товарів через митний кордон України... Після звірення їх ... посадова особа митниці проставляє на коносаментах ... відбитки штампа "Під митним контролем" та особистої номерної печатки».

Таким чином, без подання коносаменту митне оформлення відходу судна є неможливим.

На практиці з метою мінімізації затримок у морських портах України інколи застосовується механізм оформлення коносаменту з подальшим поданням до митних органів його копій, що містять позначки «non-negotiable» або «for customs use only». Такі копії, як правило, підписуються та засвідчуються капітаном судна або перевізником.

Водночас зазначені документи не є оригіналами коносаменту, не мають товаророзпорядчої та фінансової сили, не можуть передаватися за індокаментом і не використовуються в банківських розрахунках. Їх функція обмежується підтвердженням відомостей про вантаж виключно для цілей митного контролю.

Окремою проблемою, що логічно впливає з обов'язковості подання коносаменту для завершення митних формальностей, є питання фіксації митними органами остаточних умов перевезення та країни призначення товару.

У межах митного режиму експорту нарахування митних платежів (у разі їх застосування), статистичний облік зовнішньоторговельних операцій, а також контроль за дотриманням заходів нетарифного регулювання здійснюються на підставі документів, поданих під час оформлення. Фактично таким документом, що підтверджує напрямок переміщення товару, виступає коносамент, поданий митному органу після завершення навантаження. Саме перший поданий варіант коносаменту залишається в матеріалах митного оформлення як частина підтвердженого пакета документів.

Водночас українське митне законодавство не містить чіткої вимоги щодо обов'язкового інформування митних органів у випадку подальшого анулювання коносаменту та видачі нового з внесенням істотних змін до його реквізитів. На практиці після відходу судна сторони можуть ініціювати перевидачу коносаментів із коригуванням окремих даних, зокрема найменування одержувача, умов поставки, порту призначення тощо.

Зміна порту призначення потенційно означає зміну країни імпорту. У певних випадках це може впливати на застосування спеціальних економічних заходів, санкційних обмежень, режимів преференційної торгівлі або експортного контролю. Отже, митний орган фіксує інформацію, яка на момент фактичного завершення перевезення може вже не відповідати дійсності.

Наприклад, якщо первинний коносамент оформлено із зазначенням порту призначення в одній країні, а згодом перевидано коносамент із новим портом в іншій державі, митний орган України не отримує автоматичного повідомлення про таку зміну. Відповідно, статистичні дані зовнішньої торгівлі та інформація про кінцевий напрямок експорту можуть виявитися неточними.

Таким чином, виникає певний регуляторний дисбаланс: з одного боку, коносамент є обов'язковим документом для завершення митних формальностей, а з іншого – подальші зміни цього документа після відходу судна залишаються поза сферою контролю митних органів. Це створює ризики як для достовірності митної статистики, так і для належного застосування окремих заходів державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

Встановлено, що стратегічним напрямом модернізації документального забезпечення морських перевезень є поступовий перехід до використання електронних коносаментів

(electronic bill of lading, eBL), який базуються на технології блокчейн, що являє собою механізм колективної валідації даних у мережі комп'ютерів і забезпечує можливість здійснення транзакцій без залучення посередника, відповідального за оновлення та зберігання інформації. У межах цієї технології кожна транзакція або операція проходить перевірку та разом з іншими підтвердженими подіями об'єднується у блок, який додається до вже існуючого ланцюга даних, формуючи так званий «blockchain». Важливою особливістю є те, що після включення до такого ланцюга інформація, як правило, не підлягає зміні або видаленню. [13]

Водночас усі транзакції у блокчейні є доступними для учасників мережі, що забезпечує високий рівень прозорості, оскільки кожен користувач може переглядати історію операцій та стан відповідних записів. [14] Електронні коносаменти у такому випадку засвідчуються за допомогою цифрових сертифікатів, а канали обміну інформацією захищаються спеціальними засобами шифрування. [15]

Таким чином, цифровізація коносаментів дозволяє забезпечити оперативне внесення змін із фіксацією історії коригувань, мінімізувати ризики втрати або дублювання оригіналів, інтегрувати інформацію про перевезення до інформаційних систем митних органів та підвищити прозорість зовнішньоекономічних операцій. У разі впровадження електронного документообігу митні органи отримують можливість автоматичного отримання повідомлень про істотні зміни реквізитів коносаментів, зокрема порту призначення або одержувача.

Водночас слід враховувати, що ефективне впровадження електронних коносаментів, в особливості заснованих на технології блокчейн, можливе лише за умов належного правового забезпечення. Як зазначається в наукових дослідженнях, такі інструменти не можуть набути широкого застосування без підтримки з боку відповідних правових систем та їх адаптації до нових цифрових рішень. [16]

Важливим орієнтиром для модернізації української морської галузі в цьому контексті є глобальна ініціатива Асоціації цифрового контейнерного судноплавства (DCSA), згідно з якою дев'ять найбільших світових лінійних перевізників зобов'язалися забезпечити 100% перехід на електронний коносамент до 2030 року. [17] Для України імплементація цих стандартів є необхідною для інтеграції в цифрову екосистему світової торгівлі.

7. Перспективи подальшого розвитку досліджень

Найбільш перспективним напрямом подальшого дослідження є розробка механізму оформлення відходу судна з українських портів без обов'язкового подання коносаментів до митних органів, зокрема на підставі штурманської розписки або інших документів, що підтверджують фактичне прийняття вантажу до перевезення. Такий підхід дозволить гармонізувати українське законодавство з міжнародною практикою та зменшити можливі простоя суден у портах.

Подальші дослідження можуть бути спрямовані на:

- інтеграцію електронного коносаментів з інформаційними системами митних органів України та розробку механізмів юридичного визнання подібних електронних транспортних документів;

- забезпечення автоматичного оновлення даних про перевезення в інформаційних системах митних органів України.

Крім того, перспективним є дослідження питань постконтролю за змінами транспортних документів після завершення митного оформлення, зокрема щодо впливу таких змін на статистику зовнішньої торгівлі та застосування економічних заходів.

8. Висновки

У результаті проведеного дослідження встановлено, що система митних формальностей на морському транспорті в Україні є достатньо розвиненою та нормативно врегульованою, проте все ще містить окремі суперечності та елементи регуляторної неузгодженості.

Ключовою проблемою є обов'язковість подання коносаменту як передумови завершення митного оформлення та відходу судна з порту, що не відповідає сучасній практиці міжнародних морських перевезень і може спричинити затримки суден.

Встановлено, що існує розрив між моментом митного оформлення та фактичним завершенням перевезення, зокрема у зв'язку з можливістю подальшої зміни коносаменту без інформування митних органів. Це створює ризики для достовірності митної статистики та ефективності державного контролю.

Обґрунтовано доцільність удосконалення чинного регулювання шляхом:

- запровадження альтернативних документів для оформлення відходу судна;
- зменшення залежності митних процедур від паперового документообігу;
- впровадження електронного коносаменту.

Реалізація зазначених підходів дозволить підвищити ефективність функціонування українських портів, скоротити час обробки суден та забезпечити гармонізацію українського законодавства з міжнародними стандартами.

Отримані результати можуть бути використані при розробці змін до нормативно-правових актів у сфері митного регулювання на морському та річковому транспорті, а також у подальших наукових дослідженнях, присвячених цифровізації морських перевезень та вдосконаленню митних процедур.

Список літератури:

- 1) Міністерство розвитку громад та територій України (2026). Морські порти України у 2025 році виконали план перевалки більш ніж на 95 % попри інтенсивні атаки на інфраструктуру. URL: <https://mindev.gov.ua/news/morski-porty-ukrainy-u-2025-rotsi-vykonaly-plan-perevalky-bilsh-nizh-na-95-popry-intensyvni-ataky-na-infrastrukturu>
- 2) Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI (2012). Відомості Верховної Ради України, № 44–48, ст. 552.
- 3) Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті: наказ Міністерства фінансів України від 10.03.2015 № 308 (2015). Офіційний вісник України, № 35, ст. 1053.
- 4) Про затвердження Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів: постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451 (2012). Офіційний вісник України, № 39, ст. 1468.
- 5) Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту: наказ Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430 (2013). Офіційний вісник України, № 55, ст. 1980.
- 6) Руда, Т. В., & Артеменко, А. В. (2017). Нормативно-правове регулювання питань здійснення процедур митного контролю та митного оформлення водних транспортних засобів і товарів, що переміщуються ними. Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки, вип. 32.
- 7) Прокопенко, В. В. (2018). Митні формальності, пов'язані з митним оформленням суден закордонного плавання. Науковий вісник публічного та приватного права, вип. 1, том 2.
- 8) Прокопенко, В. В. (2018). Виконання митних формальностей при переміщенні товарів через митний кордон України різними видами транспорту: монографія.
- 9) Аверочкіна, Т. В. (2017). Щодо визначення поняття «вільна практика» для суден в морських портах України.

- 10) Коробкова, О. М. (2021). Теоретичні основи здійснення митних процедур при переміщенні вантажів у контейнерах. *Інноваційна економіка*, (1-2), 180-187.
- 11) Zeng, Z. (2023). Banks' security under letters of credit on bills of lading: Inherent risks in paper and digital contexts. Doctoral thesis, University of Southampton.
- 12) Li, X. (2021). Letter of credit and bill of lading in international trade.
- 13) Tovanich, N., Heulot, N., & Fekete, J.-D. Visualization of blockchain data: A systematic review.
- 14) Jung, T. (2019). How transparency through blockchain helps the cybersecurity community. IBM Supply Chain and Blockchain Blog.
- 15) Petronilho, F., Fonseca, H., & Zúquete, A. (2022). The state of the art of the electronic bill of lading.
- 16) Takahashi, K. (2018). Blockchain technology and electronic bill of lading.
- 17) DCSA (2023). DCSA member lines commit to 100% electronic bill of lading adoption by 2030. Digital Container Shipping Association. URL: <https://dcsa.org/newsroom/resources/dcsa-member-lines-commit-to-100-eb/>

Organizational foundations of customs clearance of international maritime vessels in Ukraine

Olena Korobkova

Department of Port and Service Activity Management in Water Transport, Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine
ORCID: 0000-0003-2279-5820

Sofia Kruchek

Department of Port and Service Activity Management in Water Transport, Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine
ORCID: 0009-0008-4142-7330

Abstract: The article investigates the specifics of customs clearance for the arrival and departure of foreign-flagged sea and river vessels in Ukrainian ports under current legislation. The relevance of the work is driven by the strategic role of water transport in ensuring Ukraine's foreign economic activity and the need to optimize control procedures. The article considers the regulatory acts governing the procedure for customs formalities in maritime transport. The legal nature of the Bill of Lading as a transport and document of title is studied, along with its functional role in the procedure for completing customs clearance. The problem of delays in the actual departure of vessels from ports due to the duration of Bill of Lading coordination, particularly within letter of credit frameworks and complex trade finance chains, is analyzed. The possibility of improving regulatory frameworks by introducing an alternative mechanism for clearing vessel departure based on a Mate's Receipt as a document confirming the acceptance of cargo for carriage is considered. The issues of digitalization of documentary support through the implementation of the Electronic Bill of Lading based on blockchain technology are described. The prospects for adapting Ukrainian legislation to global initiatives for a full transition to electronic document circulation by 2030 are investigated. It is expressed that modernizing approaches to customs formalities and integrating into international digital ecosystems will improve the utilization of port capacities, fleet processing speed, and the accuracy of state foreign trade statistics of Ukraine.

Keywords: customs clearance; maritime transport; export; Bill of Lading; Mate's Receipt; electronic Bill of Lading; digitalization.
