

## Особенности заключения договора железнодорожной перевозки грузов в электронной форме

**Е. А. Канеева**

руководитель юридического направления дирекции по урегулированию убытков и юридическому обеспечению страхового акционерного общества «ВСК»  
Адрес: CAO «ВСК», 440000, Пенза, ул. Московская, д. 125.  
E-mail: smogunovalena@gmail.com

## Features of the Conclusion of the Contract of Railway Transportation of Goods in Electronic Form

**E. A. Kaneeva**

Head of the Legal Department of the Directorate for Settlement of Losses and Legal Support of the Insurance Joint Stock Company «VSK».  
Address: Insurance Joint Stock Company « VSK »,  
125 Moskovskaya Street, Penza, 440000, Russian Federation.  
E-mail: smogunovalena@gmail.com

### Аннотация

В статье затрагивается проблема внедрения информационных технологий в договорную составляющую железнодорожных перевозок грузов. Автором было установлено, что грузоперевозочный договор совершается в простой письменной форме и может иметь электронное выражение. Актуальность темы исследования определяется тем, что в настоящее время не имеется законодательно установленных форм для подобного рода сделок с использованием смарт-контрактов. В работе рассмотрен как положительный, так и отрицательный эффект от использования систем электронного обмена данными на цифровой платформе с использованием блокчейн-технологий в заключении электронных договоров на железнодорожном транспорте. Предметом исследования явились нормы гражданского законодательства Российской Федерации, материалы правовой литературы в области грузоперевозок и цифровых правоотношений между соответствующими субъектами. Методологическую основу исследования составили исторический метод (развитие автоматизированной логистической системы на железнодорожном транспорте); методы анализа, синтеза и сравнения (при рассмотрении различных точек зрения относительно формы заключения договора перевозки грузов); формально-юридический метод (при формулирование основных понятий, таких как: «смарт-контракт», «электронный договор», «блокчейн», «грузоперевозки» и т. д.).

**Ключевые слова:** электронный договор, грузоперевозки, логистический процесс, блокчейн, смарт-контракт, криптовалюта, железнодорожный транспорт, цифровизация, накладная, ОАО «РЖД», распределенный реестр данных, система ЭТРАН.

### Abstract

The article touches upon the problem of introducing information technologies into the contractual component of railway transportation of goods. The author has established that the freight contract is made in a simple written form and may have an electronic expression. The relevance of the research topic is determined by the fact that currently there are no legislatively established forms for such transactions using smart contracts. The paper considers both the positive and negative effects of the use of electronic data exchange systems on a digital platform using blockchain technologies in the conclusion of electronic contracts in railway transport. The subject of the research is the norms of the civil legislation of the Russian Federation, materials of legal literature in the field of cargo transportation and digital legal relations between the relevant subjects. The methodological basis of the study was the historical method (development of an automated logistics system in railway transport); methods of analysis, synthesis and comparison (when considering different points of view regarding the form of concluding a contract for the carriage of goods); formal legal method (when formulating basic concepts: smart contract, electronic contract, etc.).

**Ключевые слова:** electronic contract, freight transportation, logistics process, blockchain, smart contract, cryptocurrency, railway transport, digitalization, invoice, Russian Railways, distributed data register, ETRAN system.

На протяжении нескольких лет наблюдается глобальная модернизация, цифровизация фундаментальных институтов гражданского права. Постепенно обрастают «паутиной» и договорные обязательства. В 2019 г. изменениями в Гражданский кодекс Российской Федерации (далее – ГК РФ), внесенными Федеральным законом от 18 марта 2019 г. № 34-ФЗ «О внесении изменений в части первую, вторую и статью 1124 части третьей Гражданского кодекса Российской Федерации», введен новый объект экономических отношений – «цифровые права» (что подвергается критике в цивилистической доктрине [1. – С. 51–59]), новый вид совершения и исполнения договоров, так называемые электронные сделки и смарт-контракты. Параллельно идет процесс внедрения информационных технологий в транспортную отрасль, в том числе железнодорожные перевозки грузов.

При рассмотрении вопросов о форме договоров перевозки груза железнодорожным транспортом прежде всего надлежит установить законодательные границы его заключения. Указанные положения закреплены как в Гражданском кодексе Российской Федерации, так и в специальном отраслевом нормативном акте – Уставе железнодорожного транспорта (далее – УЖДТ), введенном в действие Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» ред. от 23 ноября 2020 г.). Анализируя часть 2 статьи 785 и часть 1 статьи 161 ГК РФ, а также статью 2 УЖДТ, стоит заключить, что для договора перевозки грузов характерна простая письменная форма заключения, выраженная в виде составления транспортной железнодорожной накладной.

В литературе имеются противоречивые точки зрения на счет составляющих элементов договора перевозки и его формы. Согласно одной из них, например, Д. А. Медведев, В. Т. Смирнов<sup>1</sup> и В. К. Шайдуллина [5. – С. 22], придают дорожной накладной статус полноценного договора, по которому стороны (грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель) принимают на себя обязатель-

ства и имеют корреспондирующие права, установленные УЖДТ, тем самым заключается трехсторонний договор перевозки груза.

Согласно другой точке зрения, наличия лишь железнодорожной накладной недостаточно для заключения договора на перевозку, также необходима и квитанция на получение груза грузополучателем<sup>2</sup>. Представляется, однако, что указанный документ не может служить подтверждением заключения сделки, так как не порождает собой обязательственных отношений между грузоотправителем (грузополучателем) и перевозчиком, а лишь может их подтверждать. Поэтому состоятельным представляется первое утверждение относительно рассматриваемого вопроса о форме договора перевозки.

Таким образом, определившись с тем, что грузоперевозочный договор совершается в простой письменной форме, он также может иметь и электронное выражение. Это правило установлено в статье 160 ГК РФ и означает, что железнодорожную накладную допустимо составить, используя электронные либо иные технологические средства, которые предоставляют возможность отобразить содержание сделки, не изменяя его, в объективном формате. Кроме того, условие о факте подписания документа можно считать исполненным, если участники сделки воспользовались любым из доступных методов определения идентификации подписанта и его воли. Но законодательно предусмотренная возможность не всегда совпадает с техническими реалиями, а также с наличием специальных локальных нормативных актов, регламентирующих процесс электронного взаимодействия.

В 80-х гг. XX столетия структурным подразделением Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД») была предпринята попытка облегчить и систематизировать работу самого трудоемкого, логистически сложного процесса, осуществляемого на железнодорожном транспорте – перевозки грузов, что привело к появлению первой автоматизированной системы, закрепленной, например, в

<sup>1</sup> Гражданское право : учебник. – Т. 2 / под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. – М. : Проспект, 2016. – С. 449.

<sup>2</sup> Расулов А. В. Договор железнодорожной перевозки пассажира и багажа : учебное пособие. – М. : Юридический институт МИИТа, 2012. – С. 99.

Приказе Министерства путей сообщения Российской Федерации от 3 июля 2000 г. № 19Ц «Об утверждении Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте» (утратил силу с 30 июня 2003 г.), – Автоматизированной информационной системы организации перевозок грузов по безбумажной технологии с использованием электронной накладной (далее – АИС ЭДВ).

Такая система позволяла регулировать отношения участников перевозочного цикла путем составления договора перевозки с применением машин ЭВМ. Однако система имела свои недостатки, связанные с несовершенством информационно-технологической среды, в частности, документы не имели возможности быть заверенными электронной подписью или ее аналогом. Кроме того, АИС ЭДВ не позволяла участникам перевозок отслеживать груз в режиме реального времени.

В связи с этим появилась необходимость создания новой программы, устраняющей все существующие недостатки, отвечающей всем потребностям современного информационного мира. В результате появилась электронная транспортная накладная – автоматизированная система подготовки и оформления перевозочных документов на железнодорожные грузоперевозки (АС ЭТРАН), в которой оформляется большинство документов по перевозке грузов ОАО «РЖД».

Стоит отметить, что до сентября 2020 г. действовали Правила, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 2003 г. № 39 «Об утверждении Правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом» (утратили силу), которые в подпунктах 1.13, 1.15 регулировали процесс оформления документов сопровождения грузов, где впервые законодательно закрепились возможности использования электронных средств фиксации данных. Сопровождение груза в подобных случаях разрешалось производить по электронной железнодорожной накладной без документального подтверждения на бумаге.

На смену указанным Правилам пришел новый документ – Приказ Минтранса России от 19 июня 2019 г. № 191 «Об утверждении Единых форм перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом», который не содержит положений о форме накладной. Однако стоит полагать, что содержащиеся в нем шаблоны в

равной мере распространяют свое действие как на документарную, так и на их электронную форму.

Тем не менее положения Правил определили сущность заключения электронных договоров на перевозку грузов, которая заключается в наличии соответствующей договоренности между субъектами железнодорожных перевозок о возможности подобных правоотношений (договор об электронном обмене данными, документами).

Создание глобальной информационной системы такого уровня в железнодорожных перевозках является важной задачей, поскольку все договоры, заключаемые перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем), носят публичный характер; структуру каждого конкретного договора можно подогнать под рамки определенного гибкого шаблона.

В настоящее время для того чтобы заключать договоры перевозки грузов посредством составления электронных документов с использованием электронных подписей, необходимо присоединиться к системе АС ЭТРАН путем подачи заявления о присоединении к унифицированному Соглашению ОАО «РЖД» об оказании информационных услуг и предоставлении электронных сервисов в сфере грузовых перевозок (утверждено ОАО «РЖД» 18 декабря 2017 г. № 2633/р), которое открывает доступ к электронным сервисам в области грузовых перевозок.

Такая модернизация жизненных циклов грузоперевозок на железнодорожном транспорте обусловлена высокими темпами развития информационных технологий соответствующего законодательства и, как следствие, постоянно меняющимися условиями ведения бизнеса. Таким образом, все отрасли экономики постепенно охватываются влиянием цифрового прогресса, что отражается на построении всех жизненных циклов бизнеса на рельсах автоматизации [4].

Другими словами, процесс заключения электронных договоров по грузоперевозке на железнодорожном транспорте в автоматизированном режиме охватывает весь спектр основных, а также сопутствующих услуг, предоставляемых не только транспортной компанией, но и иными участниками перевозочного бизнес-процесса.

Заключение договоров на перевозки грузов в электронной форме имеет целый ряд положительных преимуществ перед заключением подобных обязательств в привычном бумажном виде:

1. Электронный документооборот всего перевозочного процесса осуществляется в режиме реального времени.

2. Снижение издержек на подготовку (распечатку) и доставку бумажных документов до перевозчика.

3. Планирование расходов за счет предварительного расчета стоимости в подаваемой заявке и исключение возможности ошибок в расчете.

4. Контроль за всеми перевозочными документами.

Таким образом, система предоставляет возможность удаленно заполнить все необходимые документы на железнодорожную перевозку груза (заявку, железнодорожную накладную, договор перевозки и др.) с использованием электронной подписи всех участников процесса, имеющей юридическую силу на основании Федерального закона от 6 апреля 2011 г. № 63-ФЗ «Об электронной подписи». Кроме того, с помощью платформы можно рассчитать стоимость и оплатить посредством онлайн-сервисов (совершить цифровую платежную транзакцию), а также отслеживать отгрузку или погрузку в режиме онлайн и т. д.

Все вышеперечисленные преимущества заключения электронного договора грузоперевозок железнодорожным транспортом через систему электронного обмена данными (на цифровой платформе) продолжают развиваться в свете новых изменений гражданского законодательства. В систему перевозок грузов внедряются смарт-контракты на блокчейн и криптовалюта, что было не раз озвучено на Международном железнодорожном конгрессе<sup>1</sup>.

Таким образом, сфера железнодорожных перевозок грузов постепенно выходит на новый уровень договорных отношений, о котором только в октябре 2019 г. заявил законодатель, внося некоторые изменения в ГК РФ: цифровые права как объект заключения сделок, новый способ исполнения договоров посредством компьютерных технологий и др.

Само понятие «смарт-контракт» не получило нормативного закрепления, но суть его отражена в пункте 2 статьи 309 ГК РФ. Согласно указанной норме, исполнение такой сделки не требует дополнительного акцептования ранее определен-

ных в ней условий, т. е. оно происходит автоматически.

В соответствии с Проектом Федерального закона № 419059-7 «О цифровых финансовых активах», принятом в первом чтении (далее – Проект ФЗ), смарт-контракт – договор в электронной форме, исполнение прав и обязательств по которому осуществляется путем совершения в автоматическом порядке цифровых транзакций в определенном реестре цифровых транзакций в строго определенной таким договором последовательности и при наступлении определенных им обстоятельств.

Указанное выше определение четко отражает сущность перехода цифровых прав от одного лица к другому, однако оно так и не вошло в окончательную редакцию Проекта ФЗ, введенного в действие Федеральным законом от 31 июля 2020 г. № 259-ФЗ «О цифровых финансовых активах, цифровой валюте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Так называемый умный договор заключается на цифровой платформе распределенного реестра данных (базе данных, содержащей заданные условия) блокчейн, где автоматически уже созданы все параметры сделки, которые там и содержатся. Для того чтобы система сработала, согласно установленным параметрам, сторонам договора необходимо лишь пройти идентификацию в системе, а все дальнейшие действия будут подчинены заданному алгоритму программы. Данная система организации перевозочного процесса полностью автоматизирует его, что приводит в свою очередь к уменьшению количества задействованных лиц, финансовых и временных затрат. Однако эффект от использования смарт-контрактов в железнодорожных перевозках грузов можно считать двойственным (положительным и отрицательным одновременно).

Несомненно, новейшие технологии в транспортной отрасли помогут избежать ошибок и проблем, существующих в настоящее время, результатом чего станут следующие решения:

- открытость и малозатратность системы грузовых перевозок;
- объединение логистической и транспортной системы;
- создание единого хранилища всей информации о перевозках;

<sup>1</sup> URL: [https://rail-congress.com/wp-content/uploads/Presentations/Session-3/4\\_Charkin.pdf](https://rail-congress.com/wp-content/uploads/Presentations/Session-3/4_Charkin.pdf).

– снижение потерь и искажения данных в процессе передачи и обработки в различных системах;

– отсутствие человеческого фактора.

Главной проблемой на пути к внедрению умных договоров (смарт-контрактов) в железнодорожных перевозках грузов является высокая стоимость проекта и недостаточно развитая нормативная база. На создание данного проекта ОАО «РЖД» было выделено 40,4 млн рублей и в 2019 г. проведен открытый конкурс на право заключения договора на выполнение работ «Сервис мониторинга смарт-контрактов грузовых перевозок на платформе «Распределенный реестр данных» [2].

В настоящий момент работы по договору выполнены, но потребуется еще немало средств на внедрение данной программы. Учитывая сложную экономическую обстановку в мире, сложившуюся в связи с эпидемией новой коронавирусной инфекции – Covid-19, которую Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) 11 марта 2020 г. объявила на своем официальном портале пандемией, инвестирование данной программы было приостановлено на некоторое время, что также может негативно сказаться на процессе

внедрения цифровых технологий в логистическую систему на железнодорожном транспорте.

Следующий негативный фактор, который может затормозить процесс внедрения – это отсутствие закона о регулировании криптовалюты или иных виртуальных денежных средств (биткоин). На сегодняшний день Проект ФЗ, посвященный регулированию отношений, возникающих при осуществлении и исполнении обязательств по смарт-контрактам и обороте криптовалюты, все еще находится в стадии доработки.

Таким образом, к основным особенностям заключения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в настоящее время и будущем можно отнести способы его заключения:

1) в простой письменной форме – традиционный бумажный договор;

2) в простой письменной форме – электронный договор, подписанный электронной подписью в системе ЭТРАН;

3) смарт-контракт – умный договор, заключенный на платформе блокчейн «Распределенный реестр данных» с возможностью расчета криптовалютой.

### Список литературы

1. *Гаврилов В. Н., Рафиков Р. М.* Криптовалюта как объект гражданских прав в законодательстве России и ряда зарубежных стран // Вестник экономики, права и социологии. – 2019. – № 1. – С. 51–59.
2. Закупка № 53/ОКЭ-ТИ/19. – URL: <https://zakupki.gov.ru/223/purchase/public/purchase/info/common-info.html?regNumber=31907559582> (дата обращения: 14.04.2022).
3. *Пяткова К. А.* Проблемы правового регулирования договора перевозки грузов железнодорожным транспортом // Трибуна ученого. – 2022. – № 5. С. 246–251.
4. *Репин В. В.* Бизнес-процессы. Моделирование, внедрение, управление. – М. : Манн, Иванов и Фербер, 2013.
5. *Шайдуллина В. К.* Договор перевозки грузов : дис. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2016.