

Научная статья
<https://doi.org/10.24412/2220-2404-2024-9-17>
УДК 347



ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ЦИФРОВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМОГО В ЦЕЛЯХ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Соловяненко Н.И.

Институт государства и права Российской академии наук

Аннотация. Целью исследования является анализ правовых моделей и конструкций, направленных на реализацию обмена юридически значимыми электронными документами между участниками транспортно-логистических операций. Автором установлено, что юридическая роль электронных документов – создавать и поддерживать правовые отношения в цифровой среде, что отвечает задаче 100%-ной цифровизации документооборота в транспортной отрасли к 2035 г., поставленной нормативными актами стратегического планирования, включая создание государственной информационной системы «Электронные перевозочные документы» и национальной цифровой транспортно-логистической платформы. В ходе реализации стратегических проектов предусмотрено внедрение смарт-контрактов с использованием систем распределенного реестра. Автор приходит к выводу о целесообразности законодательного решения проблемы «обращаемости» электронных товарораспорядительных документов, в том числе электронного коносамента, опираясь в том числе на положения Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях (2017).

Ключевые слова: электронные перевозочные документы, электронная подпись, цифровые транспортные коридоры, обмен электронными перевозочными документами, электронный коносамент, смарт-контракт, блокчейн-платформа, интероперабельность.

LEGAL ISSUES OF DIGITAL INTERACTION CARRIED OUT IN ORDER TO IMPLEMENT THE TRANSPORT STRATEGY OF THE RUSSIAN FEDERATION

Nina I. Solovyanenko

Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences

Abstract. The purpose of the study is to analyze legal models and structures aimed at implementing the exchange of legally significant electronic documents between participants in transport and logistics operations. The author has established that the legal role of electronic documents is to create and maintain legal relations in the digital environment, which meets the task of 100% digitalization of document flow in the transport industry by 2035, set by regulatory acts of strategic planning, including the creation of the state information system "Electronic transportation Documents" and the national digital transport and logistics platform. During the implementation of strategic projects, it is planned to introduce smart contracts using distributed registry systems. The author comes to the conclusion about the expediency of a legislative solution to the problem of "circulation" of electronic documents of title, including electronic bills of lading, based, inter alia, on the provisions of the UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (2017).

Keywords: electronic transportation documents, electronic signature, digital transport corridors, exchange of electronic transportation documents, electronic bill of lading, smart contract, blockchain platform, interoperability.

Введение.

Развертывание в текущем веке «четвертой промышленной революции» в России, как и в мире в целом, связано с переводом экономики на преимущественное использование инновационных, цифровых, технологий, резким возрастанием

темпов технологизации и системной трансформации производства и управления, в том числе экономических и юридических отношений. Инновации противодействуют росту торговых издержек за счет повышения эффективности, достигаемого путем внедрения цифровых процессов.

Потенциал цифровизации вносит значительный вклад в осуществление современной транспортно-логистической деятельности: способствует организации надежных и безопасных транспортных связей, оптимизирует взаимодействие всех участников перевозочного процесса, а также контролирующих органов.

Разнообразное транспортное сообщение между странами и регионами является важным фактором развития как международной, так и внутренней торговли и стимулом для интенсивного экономического роста.

Обсуждение. Результаты.

В Указе Президента РФ от 28 февраля 2024 г. «О Стратегии научно-технологического развития РФ» в числе приоритетных направлений обозначено создание интеллектуальных транспортных систем в целях повышения связанности территории Российской Федерации и упрочения лидерских позиций России в международном транспортно-логистическом взаимодействии».

Нормативными правовыми актами стратегического планирования в транспортной отрасли поставлена задача преодоления низкого уровня цифровизации документооборота и оформления 100 процентов перевозочных документов в электронном виде к 2035 году.

Предусмотрены:

- разработка форматов электронных документов для всех видов транспорта и порядка обмена ими;

- создание государственной информационной системы «Электронные перевозочные документы» (Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года);

- разработка цифровой платформы транспортного комплекса РФ, формирование системы сквозного обмена электронными перевозочными документами (в том числе на межгосударственном уровне). (Распоряжение Правительства РФ от 3 ноября 2023 г. N 3097-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли РФ до 2030 г.»).

Данные положения корреспондируют предусмотренным в нормативных актах Евразийского экономического союза программам внедрения электронных транспортных документов, осуществления пилотных проектов, проектирования в ЕАЭС цифровых транспортных коридоров и их сопряжения с международными транспортными коридорами с целью логистического обеспечения внешнеторговых отношений России [1]

Доля перевозочных документов, оформляемых в электронном виде, рассматривается отраслевыми нормативными правовыми актами стратегического планирования в качестве индикатора цифровой трансформации сферы транспорта. Соответственно, разработка и применение правовой конструкции электронного документа (документооборота) направлена на достижение высокой степени «цифровой зрелости» транспортной отрасли.

Данная междисциплинарная категория и ее юридические критерии длительное время находятся в фокусе внимания ученых-правоведов, которые справедливо утверждают о целесообразности закрепления в законодательстве соответствующего универсального понятия [2].

В юридическом аспекте, применительно к транспортно-логистической деятельности, «цифровую зрелость» целесообразно рассматривать, в том числе как совокупность правовых условий, способствующих переходу от перевозочных документов на бумаге к юридически значимым электронным документам.

Правовое значение электронных документов выражается в способности создавать эффективные правовые отношения и поддерживать эти отношения в цифровой среде, обладая юридической силой, правовыми последствиями и доказательной функцией.

Электронный транспортный документооборот опирается на закрепленные в законодательстве РФ принципиальные положения и конструкции, на основе которых осуществляется правовое признание и применение электронных документов, подписанных электронными подписями (Федеральный закон от 27 июля 2006 г. "Об информации, информационных технологиях и о защите информации (ст.2, ст.11); Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. «Об электронной подписи»; ГК РФ (ст.160, ст.434).

При обращении в суд документы, выполненные в форме цифровой записи, признаются в качестве письменных доказательств (АПК РФ (ст.4; ст.75); ГПК РФ (ст.3; ст.35).

Значительная роль отводится принципам функциональной эквивалентности, недискриминации и технологической нейтральности. Соблюдение данных принципов обеспечивает сбалансированность между возможностями участников взаимодействия по своему усмотрению использовать в юридических целях инновационные технологические решения и поддержанием юридически упорядоченного и стабильного гражданского

оборота. Так, под функциональной эквивалентностью понимается способность документов эффективно работать на любом носителе – в основном, на бумажном или цифровом – и переноситься с одного носителя на другой по мере необходимости для использования в различных целях: коммерческих, регулирующих или контролирующих. Технологическая нейтральность означает, что законы не должны привязывать разрешение на использование электронных средств связи к конкретным технологиям. Вместе с тем, не отрицается, что высокие критерии безопасности и надежности требуют более точного определения технологии, например, указания в нормативных правовых актах о применении в определенных электронных документах усиленной электронной подписи (квалифицированной или неквалифицированной). Такие сложные виды подписей отвечают дополнительным требованиям в отношении целостности подписанного документа или сообщения, а также идентификации подписавшего лица.

Переход, согласно Транспортной стратегии РФ, от перевозочных документов на бумаге к юридически значимым электронным документам регулируется, в том числе правилами обмена сформированными в электронной форме: транспортными накладными, заказами-нарядами, сопроводительными ведомостями договорами фрахтования, заказами или заявками, путевыми листами, а также содержащимися в них сведениями (постановление Правительства РФ от 21 мая 2022 г. N 931).

В правилах закреплено, что цифровое взаимодействие осуществляется его участниками (грузоотправителем, перевозчиком, грузополучателем, фрахтователем, фрахтовщиком) на основании соглашения об электронном документообороте перевозочных документов, заключаемого с оператором информационной системы. Оператором является юридическое лицо, включенное в реестр операторов информационных систем электронных перевозочных документов. Оператор оказывает услуги по формированию и передаче электронных документов и сведений (по установленным форматам) в федеральную Государственную информационную систему (ГИС) электронных перевозочных документов. ГИС выполняет функции, связанные с получением от операторов электронных перевозочных документов, их обработку, хранение представление государственным органам РФ и ряд других.

Соглашение об электронном документообороте, в силу закона, принадлежит к категории

публичных договоров, заключаемых с каждым, кто обратится к оператору за получением соответствующей информационно-коммуникационной услуги (п.25) ст.2 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»). Обязательным условием предоставления указанного сервиса является использование участниками информационной системы для подписания электронных документов и иной информации усиленной электронной подписи (квалифицированной или неквалифицированной).

Соблюдение основных юридических требований к электронным подписям, а также обязанностей участников цифрового взаимодействия (таких как обеспечение конфиденциальности ключей электронных подписей) и установление ответственности за их неисполнение производится в соответствии с Федеральным законом «Об электронной подписи». Благодаря использованию электронных подписей, достоверность информации, представляемой в Государственную информационную систему электронных перевозочных документов (ГИС), является подтвержденной и соответственно, юридически значимой [3].

Стратегические направления цифровизации транспортной сферы включают внедрение национальной цифровой транспортно-логистической платформы (постановление Правительства РФ от 03.07.2024 № 908). В числе задач платформы - формирование унифицированного механизма обмена перевозочными, разрешительными и товаросопроводительными документами.

Таким образом, в транспортно-логистической отрасли планируется внедрение электронного документооборота на всех этапах грузоперевозок, которые ведутся автомобильным, морским, речным, железнодорожным и воздушным транспортом. В этой связи, переход на электронные документы в рамках морских и речных перевозок предусмотрен Федеральным законом от 10.07.2023 №294-ФЗ. Правительством РФ утверждены правила обмена между перевозчиком и отправителем такими документами, а также направления последних в ГИС (постановления Правительства РФ от 01.06.2024 № 734; 753). ФНС России утверждены форматы документов. Указанные нормативные правовые акты вступили в силу с 1 сентября текущего года.

Согласно Транспортной стратегии РФ, а также утвержденному Правительством РФ стратегическому направлению в области цифровой трансформации транспортной отрасли РФ до 2030

года, в ходе реализации проектов стратегического направления предусмотрено создание единой защищенной цифровой среды, оптимизация юридического взаимодействия, которое предполагает внедрение смарт-контрактов с использованием систем распределенного реестра для отслеживания грузов и обмена юридически значимыми данными между участниками транспортной отрасли и органами государственной власти РФ.

После того, как цифровые валюты, использующие криптографию, получили распространение в международном масштабе, технология распределенного реестра (блокчейн) стала применяться для решения других задач, требующих безопасного хранения цифровой информации, в том числе для разработки цифровых платформ, способных создавать документы торгового финансирования и управлять ими, включая электронные коносаменты.

Цифровые блокчейн-платформы, обеспечивающие создание и обращение электронного коносамента с учетом национального законодательства и международного права, опираются на технологические алгоритмы доступа к функциям платформы и определенный набор правовых условий, которые присоединившиеся пользователи договариваются соблюдать при взаимодействии в рамках платформы и включающие такие положения как: признание юридической силы электронных документов, порядок использования платформы, в том числе хранения документов, механизм урегулирование споров и разногласий и ряд других.

Блокчейн - технология хранения данных распределенным, децентрализованным образом, в которой используются криптографические вычисления. После ввода информации в базу данных она впоследствии не может быть изменена или удалена без обнаружения. Блокчейн-технология в высокой степени гарантирует подлинность цифровых (электронных) коносаментов и защиту этих документов от несанкционированного доступа и подделки.

Тем не менее, остается вопрос о законодательном признании и обращении подобных электронных документов. «Простого ответа «блокчейн» на вопрос о том, какой конкретный цифровой формат, электронный протокол, стандарт или точную технологию целесообразно использовать для электронных коносаментов, недостаточно. Если цифровые коносаменты заменят коносаменты на бумаге, необходима общая система или возможность создавать, передавать и обрабатывать такие цифровые транспортные документы в

различных электронных системах (интероперабельность) с достаточной надежностью, основанной на единых стандартах [4].

Проблема обрачаемости при «дематериализации» товарораспорядительных документов и внедрения подобных цифровых решений в юридическую практику является одним из наиболее сложных вопросов электронной торговли (как национальной, так и трансграничной). Документы, принадлежащие к категории «обрачаемых» или «передаваемых», требуются в особенности, когда товары и подтверждающие документы пересекают национальные границы. Они являются "передаваемыми", поскольку владелец документа владеет товарами, указанными в документе, и может потребовать их доставки. Аналогичным образом, складская квитанция подтверждает право собственности на товар на складе. Считается, что документ «воплощает» обязательство, которое может заключаться в доставке товара, а не просто подтверждает его. Можно сменить владельца, передав документ. Обрачаемость традиционно связывается с физическим обладанием бумажным документом и визуальной проверкой последнего. Многие из них имеют стандартные бумажные формы в соответствии с международными конвенциями.

Несколько десятилетий на международном уровне рассматриваются вопросы о том, являются ли товарораспорядительные документы действительными в электронном виде и как можно способом «электронных передаваемых записей» воспроизвести их ключевые характеристики: оригинальность, уникальность, управляемость, возможность осуществлять исключительный контроль над записью. Одновременно должен быть только один действительный документ, чтобы по поводу товара не предъявлялись конкурирующие претензии. Отсутствие юридических гарантий обрачаемости - одна из причин, в силу которой «...несмотря на многочисленные заявления об успешном рынке ни одна конкретная система или системный поставщик пока не достигли достаточного проникновения на рынок, чтобы заменить бумажные коносаменты в удовлетворительных масштабах [5;6].

Как говорилось выше, переход на электронные документы, в том числе электронные коносаменты в рамках морских и речных перевозок предусмотрен Федеральным законом от 10.07.2023 №294-ФЗ. Вместе с тем, законодательное закрепление электронной формы коносамента (являющего, в том числе ценной бумагой (п.2 ст.

142 ГК РФ), товарораспорядительным документом (ч. 3 ст. 224 ГК РФ), передача которого приравнивается к передаче вещи) не решает проблему обращаемости и требует дальнейшей разработки данного цифрового инструмента.

В этой связи, юридической моделью преобразований может служить Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях (2017), устанавливающий правила создания, обращения и правового признания торговых, в том числе товарораспорядительных документов в электронной форме. В силу Типового закона, электронная передаваемая запись является документом с обозначенными правами при условии применения надежного метода, позволяющего точно установить его владельца, а также сохранять целостность электронной передаваемой записи (в том числе индоссамента). Надежная система должна позволять владельцу установить над электронной передаваемой записью исключительный контроль, а также продемонстрировать этот факт; защитить документ от несанкционированного вмешательства и обеспечить, чтобы документ можно было отличить от копий.

Типовой закон требует, чтобы информация, которая должна содержаться в бумажном документе, также содержалась в любой электронной форме этого документа [3]. Надежный метод позволяет владельцу установить над электронной передаваемой записью исключительный контроль, передача которого эквивалентна передаче владения, и таким образом передается право собственности на товар. Применение данного метода также служит гарантией надлежащей замены носителя (электронного на бумажный и наоборот), которая может потребоваться в практике трансграничной электронной торговли, если ее участники принадлежат юрисдикциям с различным уровнем цифровой трансформации.

Использование электронных версий торговых документов для более полной оцифровки международной торговли может привести к значительной экономии средств и повышению эффективности, повышению прозрачности, безопасности, сокращению числа ошибок и большей устойчивости к воздействию внезапных потрясений, таких как COVID-19. Специалисты в области международной электронной торговли придерживаются мнения о том, что правовая конструкция

электронной передаваемой записи представляет собой обязательный элемент цифрового торгового документооборота.

Типовой закон в 2023 г. стал моделью для Electronic Trade Documents Act 2023¹ (Закона об электронных торговых документах 2023. Великобритания). Закон относится к документам, используемым в торговле и торговом финансировании, функциональность которых зависит от физического владения ими: коносаментам, простым векселям, переводным векселям, полисам морского страхования, складским квитанциям, товарным чекам, свидетельствам о страховании груза (перечень, не исчерпывающий), то есть документам, которые обычно используются в связи с торговлей или транспортировкой товаров либо финансированием торговли или транспортировки последних. До принятия данного закона правовая система Соединенного Королевства не признавала возможности владения электронными документами; владение было связано только с материальными активами.

Таким образом, эти документы не могли быть эффективно использованы в электронной форме. Закон предоставляет возможность владения торговым документом в электронной форме, который удовлетворяет законодательным критериям (то есть, электронным торговым документам).

Предполагаемые последствия этого закона заключаются в том, чтобы:

- снизить операционные издержки, связанные с бумажными торговыми документами, за счет сокращения ресурсов и эксплуатационных расходов, а также повышения производительности труда;

- повысить эффективность и стимулировать рост бизнеса путем содействия разработке цифровых продуктов и услуг;

- увеличить экологические выгоды за счет сокращения объема бумажных документов, а также повысить безопасность и прозрачность документации.

Заключение.

Международная торговля предполагает перемещение товаров через границы с целью доставки их от продавца к покупателю и соответственно, юридическое взаимодействие несколь-

1

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2023/38/contents/enacted> (дата обращения 09.09.2024

ких участников, которые осуществляют транспортную перевозку, страхование, финансирование и логистику. При совершении сделки, предусмотренной коносаментом, в пакете товаросопроводительных документов обычно содержится 50 листов бумаги, которые должны быть обменены между 30 различными сторонами. Ассоциация цифровых контейнерных перевозок ("DCSA") подсчитала, что в 2020 году морскими перевозчиками было выдано 16 миллионов оригинальных коносаментов, и что более 99% из них были в бумажной форме. Отрасли экономики, использующие эти документы, крайне заинтересованы в том, чтобы перейти на полностью безбумажный процесс. Реализация условий для развития электронных площадок грузовых перевозок, логистических услуг и услуг электронной коммерции, направлена на обеспечение того, чтобы электронные и бумажные торговые документы были эквивалентны во всех отношениях, рассматривались одинаково, и чтобы к торговым документам, будь то в бумажной или электронной форме, применялось одно и то же материальное право.

В целях успешного развития предусмотренных транспортной стратегией РФ беспроводных внутрироссийских и международных перевозок с использованием платформенных технологий и смарт-контрактов, необходимо дальнейшее усовершенствование юридического взаимодействия, предполагающее бесперебойный сквозной обмен юридически значимыми электронными документами между всеми участниками транспортно-логистических операций.

В этой связи, целесообразно на законодательном уровне решить проблему «обращаемости» электронного коносамента как товарораспорядительного документа и электронного эквивалента соответствующей документарной ценной бумаги.

При создании юридической модели электронного товарораспорядительного документа целесообразно опираться на положения Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях, устанавливающего правила создания, обращения и правового признания торговых, в том числе товарораспорядительных документов в электронной форме.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

Литература:

1. Ефремов А. А., Крекова М. М., Борейко А.Е. // *Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и Право. №4 апрель 2019. С.24-30.*
2. Полякова Т.А., Минбалева А.В. *Понятие и правовая природа «цифровой зрелости» // Государство и право. 2021. № 9. С. 107–; ping E-Bills of Lading and the Blockchain Revolution' (June 2018) Documentary Credit World (DCW).*
3. Соловяненко Н.И. *Электронные транспортные документы в механизме реализации и защиты прав участников предпринимательской деятельности // Государство и право. 2023. № 12. С. 131–138.*
4. Marek Dubovec, 'The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral' (2006) *Arizona Journal of International & Comparative Law*, vol. 23 (2).
5. Kf. K. Bernauw, "Current developments concerning the form of bills of lading – Belgium", *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes and EDI Systems*, A.N. Yannopoulos, editor (LKH +DJXH Kluwer Law International, 1995).
6. Dr Karl Marxen *Electronic bills of lading in international trade transactions – critical remarks on digitalisation and the blockchain technology// Coventry Law Journal, 2020 vol. 25, issue 1, p.9.*
7. Marc van Maanen and Iris Regtien, 'Shipping E-Bills of Lading and the Blockchain Revolution' (June 2018) *Documentary Credit World (DCW).*

References:

1. Efremov A. A., Krekova M. M., Boreyko A.E. // *Modern science: actual problems of theory and practice. Series: Economics and Law. No.4 April 2019. From.24-30.*

2. Polyakova T.A., Minbaleev A.V. *The concept and legal nature of "digital maturity" // State and law. 2021. No. 9. p. 107–;ping E-Bills of Lading and the Blockchain Revolution' (June 2018) Documentary Credit World (DCW).*
3. Solovyachenko N.I. *Electronic transport documents in the mechanism of realization and protection of the rights of business participants // State and law. 2023. No. 12. pp. 131-138.*
4. Marek Dubovec, 'The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral' (2006) *Arizona Journal of International & Comparative Law*, vol. 23 (2).
5. Kf. K. Bernauw, "Current developments concerning the form of bills of lading – Belgium", *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes and EDI Systems*, A.N. Yannopoulos, editor (LKH +DJXH Kluwer Law International, 1995).
6. Dr Karl Marxen *Electronic bills of lading in international trade transactions – critical remarks on digitalisation and the blockchain technology// Coventry Law Journal, 2020 vol. 25, issue 1, p.9.*
7. Marc van Maanen and Iris Regtien, 'Shipping E-Bills of Lading and the Blockchain Revolution' (June 2018) *Documentary Credit World (DCW).*

Информация об авторе:

Соловяненко Нина Ивановна, кандидат юридических наук, старший научный сотрудник сектора процессуального права Института государства и права Российской академии наук, Nina.coshkina@yandex.ru

Nina I. Solovyachenko, PhD in Law, Senior Researcher at the Procedural Law Sector of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences.