



СПЕЦИФИКА ДОГОВОРНОЙ РАБОТЫ СУБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ: ОТ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДО ПРЕКРАЩЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

Скворцова Татьяна Александровна,

доцент, кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права и процесса Ростовского государственного университета путей сообщения, профессор кафедры гражданского права Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)
tas242@yandex.ru

Бондаренко Артем Вячеславович,

Магистрант, РПМ-1-008

Ростовский государственный университет путей сообщения, Ростов-на-Дону

Гражданское право и процесс

e-mail: lak.fak2016@yandex.ru

Аннотация

В статье исследуется трансформация договорной работы участников транспортного рынка на всех стадиях жизненного цикла обязательства. Анализируются электронные способы заключения договоров перевозки и транспортной экспедиции, изменение и прекращение обязательств в цифровой среде, а также правовые риски, связанные с внедрением ГИС ЭПД и смарт-контрактов. Обосновывается вывод о переходе от классического бумажного документооборота к гибридным и полностью автоматизированным моделям взаимодействия субъектов транспортных отношений.

Ключевые слова: цифровая трансформация, транспортные договоры, ГИС ЭПД, смарт-контракт, электронная подпись, заключение договора, прекращение обязательств, транспортная экспедиция.

DYNAMICS OF CIVIL CONTRACTS IN THE TRANSPORT SECTOR: ISSUES OF CONCLUSION AND AMENDMENT

Skvortsova Tatyana Alexandrovna,

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor of the Department of Civil Law and Process Rostov State Transport University, Professor of the Department Civil Law Rostov State University of Economics,
tas242@yandex.ru

Bondarenko Artem Vyacheslavovich,

Masters student, group RPM-008.

Rostov State Transport University, Rostov-on-Don

Civil law and process

e-mail: lak.fak2016@yandex.ru

ABSTRACT

This article examines the transformation of contractual work among transport market participants at all stages of the contract lifecycle. It analyzes electronic methods for concluding transportation and freight forwarding contracts, the modification and termination of obligations in the digital environment, and the legal risks associated with the implementation of electronic document management systems (EDMs) and smart contracts. It substantiates the conclusion that a transition is underway from traditional paper-based document management to hybrid and fully automated models of interaction between transport stakeholders.

Keywords: digital transformation, transport contracts, GIS EPD, smart contract, electronic signature, contract conclusion, termination of obligations, freight forwarding

Цифровая трансформация экономики, провозглашенная в качестве национальной цели Указом Президента РФ от 21.07.2020 № 474, оказала глубокое влияние на договорное право в транспортной сфере. Субъекты транспортных отношений — перевозчики, экспедиторы, грузоотправители и операторы электронных площадок — переходят на новые стандарты взаимодействия, в которых электронный документооборот перестает быть вспомогательным инструментом и становится основой возникновения, изменения и прекращения обязательств. Цель настоящей работы — проанализировать специфику договорной работы на всех этапах динамики транспортного обязательства в условиях цифровизации, выявить правовые коллизии и обозначить векторы дальнейшего развития.

Традиционное представление о моменте заключения договора перевозки груза зачастую связывается с передачей материального объекта — груза — перевозчику. Однако современная практика демонстрирует переход к консенсуальным и даже «информационным» моделям. В соответствии с п. 2 ст. 434 Гражданского кодекса РФ договор в письменной форме может быть заключен путем обмена электронными документами, передаваемыми по каналам связи [1, ст. 434]. Создание Государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) ввело в легальный оборот электронную транспортную накладную и электронный заказ-наряд [4, ст. 18.1]. Как отмечает С.Ю. Морозов, электронный документооборот на транспорте — это не просто смена носителя, а качественное изменение юридического состава, фиксирующего волю сторон [6, с. 18].

На практике это проявляется в следующем: подача заявки через оператора электронного документооборота, ее акцепт перевозчиком с использованием усиленной квалифицированной электронной подписи (УКЭП) влекут заключение договора еще до фактической погрузки. При этом применяются специальные нормы транспортных уставов — например, ч. 5 ст. 8 Устава автомобильного транспорта, которая признает заявку (заказ) формой договора перевозки, но не требует составления единого бумажного документа [3, ст. 8]. Таким образом, цифровая среда усиливает консенсуальный элемент, характерный для организационных договоров, и фактически стирает грань между рамочным договором и разовой перевозкой.

На стадии исполнения цифровая трансформация порождает особые договорные механизмы. Электронная отметка о приеме груза и его выдаче, зафиксированная в ГИС ЭПД, приравнивается к подтверждению надлежащего исполнения. С точки зрения динамики правоотношения это означает, что момент перехода рисков и права собственности может определяться не физическим вручением, а моментом внесения

соответствующих данных в систему. Как подчеркивает С.Ю. Морозов, транспортные организационные договоры в цифровой среде приобретают черты «алгоритмизированных сделок» [6, с. 112].

Изменение обязательств также претерпевает трансформацию. Классическая переадресовка груза (ст. 29 УЖТ РФ), требующая направления уведомления перевозчику, сегодня реализуется через внесение изменений в электронную накладную с автоматическим уведомлением всех участников цепочки. Однако здесь возникает правовая коллизия: ГК РФ в ст. 450 устанавливает презумпцию изменения договора по соглашению сторон, в то время как транспортное законодательство предоставляет грузоотправителю право на одностороннюю корректировку маршрута без получения прямого согласия перевозчика. Цифровая среда ускоряет этот процесс, но не снимает вопроса о пределах «квазиадминистративного» усмотрения отправителя, особенно если изменение маршрута создает дополнительные издержки для перевозчика.

Особого внимания заслуживает изменение условий договора транспортной экспедиции. Согласно Федеральному закону «О транспортно-экспедиционной деятельности», экспедитор вправе отступать от указаний клиента в его интересах при невозможности предварительного запроса [5, ст. 3]. В цифровой среде, при постоянной связи через мессенджеры и платформы, факт «невозможности запроса» становится труднодоказуемым. Суды все чаще исходят из того, что если у экспедитора была техническая возможность отправить сообщение и получить инструкции, но он ею не воспользовался, то действия по изменению маршрута или способа перевозки признаются превышением полномочий, что подтверждается актуальной практикой [3, ст. 3].

Цифровая трансформация внесла ясность и в процедуру прекращения транспортных обязательств. Надлежащее исполнение фиксируется в момент присвоения статуса «выдано» в электронной накладной, что по смыслу ст. 408 ГК РФ прекращает обязательство. Сложнее обстоит дело с односторонним отказом от договора. Ст. 310 ГК РФ запрещает односторонний отказ от исполнения обязательства в предпринимательской деятельности, кроме случаев, предусмотренных законом или договором [1, ст. 310]. В транспортных отношениях отказ часто оформляется через отзыв заявки в цифровой платформе. Если перевозчик уже подтвердил готовность, такой отзыв может быть квалифицирован как односторонний отказ, что порождает споры о взыскании убытков.

Перспективным, но пока слабо урегулированным инструментом является смарт-контракт. Исполнение договора фрахтования или перевозки может быть запрограммировано таким образом, что при подтверждении геолокации транспортного средства и факта разгрузки через IoT-датчики происходит автоматическое списание средств со счета заказчика. Однако, как справедливо указывает С.Ю. Морозов, российское право пока не содержит специальных норм о смарт-контрактах применительно к транспортной деятельности, что порождает риски признания таких сделок незаключенными из-за несоблюдения требований к «письменной форме» в ее традиционном понимании [7, с. 145].

Россия ратифицировала Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и Дополнительный протокол к ней, касающийся электронной накладной (e-CMR). Однако полноценная стыковка ГИС ЭПД с системами e-CMR других стран не обеспечена. Это порождает риск признания российских электронных накладных недействительными за рубежом, что подтверждается исследованиями в сфере международного транспортного права. Особенно остро проблема проявляется в условиях санкционного давления, когда европейские контрагенты отказываются признавать сертификаты российских удостоверяющих центров.

Ключевая проблема — фрагментарность нормативной базы. ГИС ЭПД действует на основании специальных законов и подзаконных актов, однако в ГК РФ до сих пор нет

упоминания о цифровых транспортных накладных, что порождает коллизию при применении общих и специальных норм. Кроме того, субъекты сталкиваются с риском несанкционированного доступа к электронной подписи. Если УКЭП перевозчика была использована третьим лицом для акцепта заявки или изменения условий перевозки, возникает спор о действительности таких действий.

Специфика договорной работы субъектов транспортных отношений на современном этапе заключается в глубокой интеграции цифровых технологий во все стадии жизни обязательства. Заключение договора все дальше отходит от реальной модели и фиксируется как информационный акт в государственной или частной электронной системе. Изменение и прекращение обязательств автоматизируются, однако императивные нормы транспортных уставов сохраняют свое действие, адаптируясь к цифровым форматам лишь частично. Дальнейшее развитие должно идти по пути гармонизации общих положений ГК РФ, транспортного законодательства и законодательства об электронной подписи, а также правового признания смарт-контрактов как допустимой формы фиксации транспортных обязательств.

Список литературы:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 11.03.2024) // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301.
2. Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 12.09.2023 № 305-ЭС23-14521 по делу № А40-186726/2022.
3. Федеральный закон "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" от 08.11.2007 N 259-ФЗ. // Российская газета. – 2007. – 17 ноября
4. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», статья 18.1 введена Федеральным законом от 06.03.2022 № 39-ФЗ // СЗ РФ. – 2022. – № 10. – Ст. 1395.
5. Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (ред. от 18.03.2020) // СЗ РФ. – 2003. – № 27 (ч. 1). – Ст. 2701.
6. Морозов С.Ю. Транспортные организационные договоры в условиях цифровой экономики. – М.: Юстицинформ, 2021. – 224 с.

References:

1. Civil Code of the Russian Federation (Part One) of November 30, 1994 No. 51-FZ (as amended on March 11, 2024) // Collected Legislation of the Russian Federation. – 1994. – No. 32. – Art. 3301.
2. Determination of the Judicial Collegium for Economic Disputes of the Supreme Court of the Russian Federation of September 12, 2023 No. 305-ES23-14521 in case No. A40-186726/2022.
3. Federal Law "Charter of Automobile Transport and Urban Ground Electric Transport" of November 8, 2007 No. 259-FZ. // Rossiyskaya Gazeta. – 2007. – November 17
4. Federal Law of November 8, 2007 No. 259-FZ "Charter of Automobile Transport and Urban Ground Electric Transport", Article 18.1 introduced by Federal Law of March 6, 2022 No. 39-FZ // Collected Legislation of the Russian Federation. – 2022. – No. 10. – Art. 1395.

5. Federal Law of June 30, 2003 No. 87-FZ "On Transport and Forwarding Activities" (as amended on March 18, 2020) // Collected Legislation of the Russian Federation. – 2003. – No. 27 (Part 1). – Art. 2701.
6. Morozov S. Yu. Transport organizational agreements in the context of the digital economy. – M.: Yustitsinform, 2021. – 224 p.