

УДК 34.01

**Толстолицкий Владимир Юрьевич**<sup>1</sup>, д.м.н., профессор, заведующий кафедрой уголовно-правовых дисциплин,  
e-mail: tolvlad@yandex.u

<sup>1</sup>Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

## **РОЛЬ МЕХАНИЗМОВ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАМКАХ ШОС В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ**

*Аннотация.* Предлагается новый взгляд на систему транспортного права как комплекс структурных элементов, основными из которых являются отрасли права. Включение отраслей права в качестве компонентов системы требует их трансформации. За счет аналогичных процессов в виде трансформации достижений неюридических наук в XX веке успешно развивалась система криминалистики. На современном этапе развития науки процессы трансформации достижений юридических и юридических наук выступают в форме цифровой трансформации последних, например в виде смарт-контрактов.

Место смарт-контрактов в механизме международно-правового регулирования железнодорожного транспорта в рамках ШОС возрастает в связи с необходимостью трансформации различных правовых систем этих стран и создания единого механизма перевозок.

Создание цифровых средств регулирования транспортных процессов при осуществлении интермодальных перевозок между странами с различными правовыми системами, представленными в ШОС, требует целостного механизма на основе единства решения проблем технического характера, логистического и правового. Смарт-контракт может стать основой единства правового и технического решений по управлению перевозками.

Делается вывод о том, что развитие цифровых технологий становится основой, которая «технически» позволяет объединить с одной стороны, методы правового регулирования, используемые в различных отраслях права и в различных правовых системах, а с другой – современные не правовые методы управления транспортными перевозками.

*Ключевые слова:* Транспортное право, криминалистика, интермодальные перевозки, Смарт-контракт, цифровая трансформация, ШОС, санкции, системный подход, трансформация парадигмы права.

Современное международное право претерпевает изменения, заключающиеся в частичном переходе к провозглашенным США «Правилам». Тем не менее сформированный за последнее столетие механизм правового регулирования продолжает обеспечивать международную стабильность. Совершенствование механизмов международно-правового регулирования железнодорожного транспорта в рамках ШОС в условиях санкций может быть обеспечено за счет использования информационных технологий. Особенностью транспортного права является то, что оно относится к новой

правовой подсистеме, которая носит прикладной характер и включает в себя различные отрасли права в качестве собственных элементов. Такая структура придает транспортному праву новые свойства, возникающие за счет взаимосвязей с другими элементами отраслей права. В тоже время возникает проблема достижения единства разнородных элементов, решение которой мы видим в использовании цифровых технологий. Объединение гетерогенных элементов транспортного права в целостную систему возможно потому, что информационные технологии, обеспечивающие управление транспортными процессами, не имеют правовой природы, поэтому они одинаково соотносимы с любой отраслью права.

На первое место выходит создание смарт-контрактов, которые исключают наличие иерархического управления в межгосударственных проектах, а значит исключается возможность использования неких не сформулированных в явном виде «Правил», заменяющих международное право, а также исключается несоблюдение ранее принятых договоров на основе политических решений, например отказа в лизинге самолётов и т.д. Придание смарт-контрактам правового статуса в организации международных транспортных перевозок позволяет обеспечить равными правами всех участников транспортных отношений, а операции выполнять по строго определенному алгоритму, при этом условия выполнения контракта не могут быть изменены в процессе его выполнения. Отсутствует возможность «давления» со стороны более сильного участника контракта на других участников, либо отказа от выполнения своих обязательств. Кроме этого, при несоблюдении условий контракта, штрафы и неустойки взыскиваются автоматически.

Тот факт, что ШОС придерживается заключённых ранее международных договоров, фактически обеспечивает этой организации преимущество в опережающей цифровизации механизмов международно-правового регулирования железнодорожного транспорта.

Примененные к России санкции не смогли закрыть нашу страну от остального мира и рассматриваются нами как необходимость использования новых возможностей, в частности развития железнодорожного транспорта со странами Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Государствами-членами ШОС на данный момент являются восемь стран: Индия, Казахстан, Китай, Киргизия, Пакистан, Россия, Таджикистан и Узбекистан. Иран имеет статус государства-наблюдателя при ШОС, наравне с Афганистаном, Белоруссией и Монголией.

Необходимость создания транспортных коридоров между перечисленными странами была юридически зафиксирована еще в 1999 году. Речь идет о подписанном международном соглашении об экспортно-импортной транспортировке контейнеров по международному транспортному коридору Шри-Ланка – Индия – Иран – Каспийское море – Россия.

Соглашение определяло организацию этой транспортировки, ответственность участников, примерные ставки и сроки прохождения грузов в 20 и 40-футовых контейнерах. В феврале 2002 года Государственная Дума РФ и Совет Федерации РФ приняли Федеральный Закон о ратификации Соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг». К сожалению, в силу технических сложностей, контейнерные перевозки по коридору «Север-Юг» ограничились маршрутом Россия – Иран – Россия.

Введение санкций против Российской Федерации заставило в ускоренные сроки решить проблемы технического характера. INTERFAX.RU 5 июля 2022 года написал, что из РФ впервые отправили в Индию контейнерный поезд по восточной ветке коридора Север-Юг. Поезд пройдет по восточной ветке сухопутного коридора Север-Юг с использованием транспортной инфраструктуры России, Казахстана, Туркмении, Ирана и Индии, сообщает РЖД.

Первый состав стартовал с подмосковной станции Чехов. Перевозка будет интермодальной: часть пути пройдет по морю. Конечный пункт назначения – порт Нава-Шева (Мумбай, Индия). Протяженность маршрута – свыше 8 тыс. км, ориентировочное

транзитное время – 35-37 дней. Маршрут позволит российским экспортерам развивать рынки сбыта не только в Индии, странах Персидского залива, но и в Африке, отмечают в РЖД [1].

Политолог и востоковед **Каринэ Геворгян** в беседе с **Sheynin.ru** рассказала, что ранее западные «партнеры» не замечали этот маршрут и не воспринимали его всерьез. Уникальность этого маршрута в том, что он будет защищен от санкций. Этим маршрутом могут воспользоваться не менее 18 стран, которые никогда не были активными сторонниками западных санкций в отношении России [2].

Статья посвящена повышению эффективности организации международных интермодальных перевозок за счет цифровизации механизмов правового регулирования.

При работе над статьей использовался системный подход, в котором реализуется деление системы на единицы. Под единицей понимается такая наименьшая структурная часть системы, которая сохраняет системные свойства, в частности правовую природу регулирования транспортных логистических процессов в условиях цифровизации.

В понятие единицы системы использовано для указания на круг «конвергентных правовых понятий». Под термином «конвергентные правовые понятия» понимаются понятия, которые по своей природе правовые, а по механизму функционирования в цифровом судопроизводстве выступают как онтологии – доступные и «понятные» компьютерным программам и человеку. Используемый подход отличается от кодирования законов с помощью разработки специфичного для предметной области высокоуровневого языка компьютерного программирования. Цифровизация правового регулирования ставит на первый план закономерности, которые на протяжении XX века относились преимущественно к предметной области криминалистики. Криминалистика выступает наукой правовой природы, не имеющей «собственных» нормативных и правовых актов, и в тоже время ее научный продукт в виде технико-криминалистических и тактико-криминалистических средств обеспечивает реализацию прежде всего уголовного и уголовно-процессуального права, а в последние годы и иных отраслей права. Таким образом, криминалистика выделяет в различных отраслях права такую общую для механизма правового регулирования предметную область, которая обеспечивает использование достижений естественных и технических наук в ходе правореализующей деятельности. В настоящее время к обозначенной предметной области относятся смарт-контракты.

При создании и использовании смарт-контракта на первый план выходит взаимодействие программиста и юриста. С нашей точки зрения смарт-контракт содержит два равноправных компонента: юридический текст и программный код.

Ряд авторов полагает, что необходимо разработать единый стандартизированный язык программирования для смарт-контрактов [3]. Эти авторы указывают два подхода к определению смарт-контракта, причем разделяя юридический подход и технический. При этом, «в рамках первого подхода смарт-контракт понимается как юридический контракт или его элементы, представленные и исполненные посредством программного обеспечения. В соответствии со вторым (техническим) подходом смарт-контракт – это компьютерный код, разработанный для выполнения определенных операций при наступлении заранее определенных событий. При использовании смарт-контракта в правовой сфере данный термин следует понимать как юридически обязательный договор, составленный в форме компьютерного кода и подкрепленный правовыми средствами защиты» [4].

Мы полагаем, что указанные авторами подходы повторяют различные точки зрения, высказанные в XX веке по поводу природы криминалистики. В связи с чем, для разрешения проблемы понимания смарт-контракта важно использовать накопленный криминалистикой опыт. В частности, отметить, что криминалистика не имеет своего

«криминалистического» кодекса, при этом обеспечивает эффективную реализацию прежде всего норм уголовно-процессуального права.

К близкому выводу при исследовании смарт-контракта приходят Трунцевский Ю.В., Севальнев В.В. Авторы пишут: «Внедрение смарт-контрактов не требует принятия новых законов или правил. Существующие правовые принципы следует адаптировать и, возможно, модифицировать» [5]. Криминалистика разрабатывает тактические приемы производства отдельных следственных действий и криминалистические рекомендации по методике расследования отдельных видов уголовных дел. Указанные тактические приемы и рекомендации представляют собой способы действий, обеспечивающие исполнение норм материального и процессуального права. Аналогичным процессом является алгоритмизация действий по реализации норм права и пунктов договора как основы создания самовыполняемого программного кода при разработке смарт-контракта. В связи с чем, криминалистические закономерности должны быть пересмотрены в ходе теоретико-правового анализа и использованы в качестве основы развития транспортного права, что изложено в разделе результаты исследования.

К результатам исследования относится положение о транспортном праве, в котором последнее определяется как комплексная отрасль права, еще только формирующаяся в настоящее время. Близко к этой позиции лежит взгляд Н. А. Духно, который относит транспортное право к новой теоретической конструкции, представляющей собой комплекс структурных элементов, основными из которых являются отрасли права. Как отмечает автор, попадая в комплекс, отрасль права приобретает отдельные свойства взаимосвязи с другими элементами, образующими транспортное право. Отметим, что именно таким образом отечественная криминалистика развивалась на протяжении XX века. В систему криминалистики включались и подвергались криминалистической трансформации достижения иных наук.

Придерживаясь высказанной позиции, заметим, что в настоящее время необходимо учесть влияние цифровизации на формирование транспортного права как комплексной отрасли права. Развитие цифровых технологий становится основой, которая «технически» позволяет объединить методы правового регулирования, используемые в различных отраслях права, с методами технического регулирования транспортных процессов. В комплексных гетерогенных системах, к которым мы относим криминалистику и транспортное право, объединение составляющих систему компонентов становится насущной потребностью. Однако этот аспект в литературе, посвящённой цифровизации транспортного права, в частности «транспортно-правовой трансформации» смарт-контрактов, не рассматривается.

Наиболее близкими к нашему предмету изучения являются исследования неправого характера, проведенные В.С. Горбатовым с соавторами, в которых были рассмотрена устойчивость логистических структур на основе смарт-контрактов. Авторы пришли к выводу, что одним из наиболее перспективных решений оптимизации логистических процессов является создание автоматизированных систем управления поставками на основе технологии распределенного реестра, в частности смарт-контракта.

Ранее нами были рассмотрены теоретико-правовые аспекты разработки Смарт-контрактов и отмечено, что программа фундаментальных научных исследований в Российской Федерации на долгосрочный период (2021–2030 годы), утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № 3684-р, предусматривает необходимость развития математических методов для эффективного управления распределенными вычислительными средами на основе технологий распределенного реестра (блокчейн и смарт-контрактов). В этой же программе предусмотрена «Трансформация парадигмы права в условиях цифровой экономики». В данной публикации мы предлагаем механизм международно-правового регулирования железнодорожного транспорта на основе разработки смарт-контрактов.

Проведенные нами исследования подтверждают гипотезу о том, что в ходе цифровизации транспортного права происходит возрастание роли криминалистических закономерностей. Криминалистические закономерности, как было указано, с одной стороны, не принадлежат какому-либо отдельному отраслевому механизму правового регулирования, и, тем самым, позволяют для транспортного права объединить в систему все отрасли права, включенные в механизм правового регулирования транспорта, а с другой – обеспечивают его технико-тактическую реализацию. Появившись как отраслевой механизм в уголовном судопроизводстве, криминалистические методы активно развиваются в транспортном праве, реализуя прикладной характер транспортного права и криминалистики.

Именно по этой причине, криминалистические закономерности выступают на первый план в таких комплексных отраслях права прикладного характера – как транспортное. Криминалистическая трансформация достижений науки, называемой Computer science, выступает в качестве основы цифровизации права, и за счет криминалистической трансформации достижений компьютерных наук транспортное право получает формально выраженные механизмы, позволяющие ему превратиться в целостную систему.

Появление транспортного права как новой теоретической конструкции, представляющей собой комплекс структурных элементов, основными из которых являются отрасли права, отражает современные тенденции развития права.

Умнова-Конюхова И.А. рассматривает этапы развития права, выделяя три периода. Нас интересует второй и третий. Характеристикой второго этапа автор считает появление бинарных отраслей права, а именно: «основанных на дихотомии материальных и процессуальных норм: конституционное право и конституционное процессуальное право; административное и административно-процессуальное право, судебное и судебное-процессуальное право».

В настоящее время, согласно автору, отечественное право находится на третьем этапе развития. Основной закономерностью становится одновременно протекающая диверсификация и интеграция отраслей права, приводящая к появлению новых комплексных отраслей права, которые регулируют возникшие в результате научно-технического прогресса общественные отношения. Согласно втору появилась группа функционально-инструментальных отраслей права, которые определяют социально-правовые технологии регулирования, являются служебным, вспомогательным правом, обслуживающим другие отрасли права [6].

При всем положительном значении указанной концепции, указанные авторы упускают проблему взаимосвязи правовых средств регуляции общественных отношений и технических средств реализации правовых предписаний, то есть область инструментов, которая представлена предметом науки криминалистики. Для международного транспортного права в условиях цифровизации общественных отношений и цифровизации средств реализации права этот аспект имеет особое значение.

Проблема заключается в необходимости создания цифровых средств регулирования транспортных процессов при осуществлении интермодальных перевозок между странами с различными правовыми системами, в том числе, представленными в ШОС.

В России принят ГОСТ Р 57118-2016 «Национальный стандарт российской федерации» в пункте 3.1.1. которого приводится определение «интермодальная перевозка: Транспортно-технологическая система организации перевозок с использованием нескольких видов транспорта, при которой за перевозку интермодальной грузовой единицы несет ответственность одно лицо (экспедитор), по единому комплекту документов и ставке тарифа, согласованной с перевозчиками, с освобождением грузоотправителя от участия в перевозочном процессе».

К особенностям организации международных интермодальных перевозок можно отнести проблемы технического характера, логистического и правового. Примером

технических проблем является различная ширина железнодорожной колеи. Так Иран пытается создать единую с азиатскими республиками бывшего СССР сеть железных дорог, имея разную ширину железнодорожной колеи. В наследство от периода XIX-начала XX веков, когда страна находилась в полуколониальной зависимости от Российской и Британской империй, Ирану достались три стандарта колеи. В приграничных с Азербайджаном районах она имеет «российский» стандарт 1520 мм, в районах, расположенных рядом с Пакистаном, распространена «индийская колея» шириной 1676 мм, а на большей части страны железная дорога построена по «европейским» стандартам и имеет ширину колеи 1435 мм.

В число правовых проблем международных интермодальных перевозок входят вопросы различного государственного регулирования в области железнодорожного транспорта разных стран. Одним из недостатков правового регулирования международных железнодорожных перевозок грузов, как подчёркивает Л.В. Будзинская, является то, что в отличие от автомобильного, морского и воздушного транспорта, где используется унифицированное транспортное право, железнодорожный транспорт такого преимущества не имеет [7]. В связи с чем, возникает вопрос о быстром, в условиях санкций, создании железно-дорожных транспортных коридоров без унифицированной международной правовой базы.

Источниками правового регулирования международных перевозок грузов на железнодорожном транспорте служат: а) национальное законодательство; - международные договоры (многосторонние и двухсторонние соглашения). Среди национального законодательства РФ, регулирующего перевозки грузов железнодорожным транспортом, следует выделить Гражданский кодекс РФ (глава 40 Перевозка, и др.), а также Устав железнодорожного транспорта РФ [8].

Отметим, что, выше указанные системные свойства транспортного права выражаются и в особенностях организации международных интермодальных перевозок, а именно в виде требования достижения единства решения проблем технического характера, логистического и правового. Смарт-контракт может стать основой единства правового и технического решений по управлению перевозками.

Кажется, что в силу очевидной эффективности смарт-контрактов их внедрение, включая транспортные перевозки железнодорожным транспортом, не должно встречать принципиальных возражений со стороны бизнеса и государства. Однако, это не так. И тут обнаруживается проблема, выходящая за рамки собственно развития транспортного права. Проблема заключается в противоречии между развитием современных цифровых технологий на основе распределённого реестра данных и позиционированием США как доминирующего государства в мировых отношениях. Именно это противоречие США разрешается путем санкционной политики.

Дело в том, что, как справедливо указывает Горбатов, В.С.: **«Создание смарт-контракта исключает наличие иерархического управления, все участники контракта обладают равными правами, а операции выполняются по строго определенному алгоритму, то есть условия выполнения контракта не могут быть изменены в процессе его выполнения. Отсутствует возможность «давления» со стороны более сильного участника контракта на других участников, либо отказа от выполнения своих обязательств. Кроме этого, при несоблюдении условий контракта, штрафы и неустойки взыскиваются автоматически»** [9].

Переходя от технических аспектов к цифровизации правового регулирования международных отношений, это означает, что использование смарт-контрактов в международных отношениях с точки зрения США становится невозможным, поскольку исключает доминирование США.

Поскольку создание смарт-контракта исключает наличие иерархического управления, то исключаются возможность использования неких не сформулированных «Правил»,

заменяющих международное право, исключается несоблюдение ранее принятых договоров на основе политических решений, например отказа в лизинге самолётов и т.д.

Выводы: транспортное право является новой правовой подсистемой, носящей прикладной характер, в которую включены различные отрасли в качестве элементов, приобретающих новые свойства, обусловленные взаимосвязями с другими элементами, образующими транспортное право.

Развитие цифровых технологий становится основой, которая «технически» позволяет объединить с одной стороны, методы правового регулирования, используемые в различных отраслях права, а с другой – не правовые методы управления транспортными перевозками. В комплексных отраслях права, таких как транспортное право, такое объединение становится насущной потребностью.

Поскольку создание смарт-контракта исключает наличие иерархического управления, то исключаются возможность использования неких не сформулированных «Правил», заменяющих международное право, исключается несоблюдение ранее принятых договоров на основе политических решений, например отказа в лизинге самолётов и т.д.

Таким образом, тот факт, что ШОС придерживается заключённых международных договоров, фактически обеспечивает этой организации преимущество в цифровом развитии.

#### **Список литературы:**

1. Из РФ впервые отправили в Индию контейнерный поезд по восточной ветке коридора Север-Юг. URL: <https://www.interfax.ru/business/850457> (дата обращения 20.04.2022).

2. Каринэ Геворгян: усилиями нашей дипломатии достигнуто умиротворение в Персидском заливе - Артем Шейнин о России и мире. URL: <https://sheynin.ru/news/karinegevorgyan-usiliyami-nashei-diplomatii-dostignuto-umirotvorenie-v-persidskom-zalive/> (дата обращения 20.04.2022).

3. Зенин С.С., Кутейников Д.Л., Ижаев О.А., Япрынцеv И.М. Правотворчество в условиях алгоритмизации права. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravotvorchestvo-v-usloviyah-algoritmizatsii-prava>. DOI: 10.17803/1729-5920.2020.164.7.097 (дата обращения 21.04.2022).

4. Зенин С.С., Кутейников Д.Л., Ижаев О.А., Япрынцеv И.М. Правотворчество в условиях алгоритмизации права. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravotvorchestvo-v-usloviyah-algoritmizatsii-prava>. DOI: 10.17803/1729-5920.2020.164.7.097 (дата обращения 21.04.2022).

5. Трунцевский Ю.В., Севальнев В.В. Смарт-контракт: от определения к определенности // Право. Журнал Высшей школы экономики. – 2020. - № 1. – С. 118–147. (С. 118) DOI: 10.17323/2072-8166.2020.1.118.147.

6. Умнова-Конюхова И.А. Тенденции трансформации современного права под влиянием нового этапа научно-технического прогресса // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2021. – Т. 14. - № 4. – С. 40–57. DOI: 10.23932/2542-0240-2021-14-4-3.

7. Будзинская Л.В. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок грузов // Вестник транспорта. – 2013. - № 3. – С. 31-35.

8. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 18.03.2019, с изм. от 03.07.2019) // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. № 5. Ст. 410; Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 02.08.2019) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 13.01.2003. № 2. Ст. 170.

9. Горбатов В.С., Дятлов Д.А., Наталичев Р.В. Об устойчивости логистических структур на основе смарт-контрактов // Безопасность информационных технологий. – 2022. – Т. 29. – № 1. – С. 70-81. – DOI 10.26583/bit.2022.1.07. – EDN MEZYZJ. С. 75.

## THE ROLE OF MECHANISMS OF INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF RAILWAY TRANSPORT WITHIN THE FRAMEWORK OF THE SCO IN THE CONTEXT OF SANCTIONS

Vladimir U. Tolstolutsky

*Abstract. A new view of the system of transport law is proposed as a complex of structural elements, the main of which are branches of law. The inclusion of branches of law as components of the system requires their transformation. Due to similar processes in the form of transformation of the achievements of non-legal sciences in the twentieth century, the system of forensic science successfully developed. At the present stage of science development, the processes of transformation of the achievements of legal and legal sciences act in the form of digital transformation of the latter, for example, in the form of smart contracts.*

*The place of smart contracts in the mechanism of international legal regulation of railway transport within the framework of the SCO is increasing due to the need to transform the various legal systems of these countries and create a unified transportation mechanism.*

*The creation of digital means of regulating transport processes in the implementation of intermodal transportation between countries with different legal systems represented in the SCO requires a holistic mechanism based on the unity of solving technical, logistical and legal problems. A smart contract can become the basis for the unity of legal and technical solutions for transport management.*

*It is concluded that the development of digital technologies is becoming the basis that "technically" allows you to combine, on the one hand, the methods of legal regulation used in various branches of law and in various legal systems, and on the other hand, modern non-legal methods of transport management.*

*Keywords: Transport law, criminalistics, intermodal transportation, Smart contract, digital transformation, SCO, sanctions, systemic approach, legal paradigm transformation.*