

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра \_\_\_\_\_ «Гражданское право и процесс» \_\_\_\_\_

(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Гражданско-правовой

(направленность (профиль) / специализация)

## ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему «Система транспортных договоров»

Студент

Е.П. Емельянова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.ю.н., доцент И.В. Маштаков

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2021

## Аннотация

Актуальность исследования. Транспорт лежит в фундаменте отдельной отрасли экономической деятельности, существующей по собственным правилам. Значение транспорта на протяжении всей истории его существования заключалось в оказании услуг по перемещению товара (человека) в пространстве.

Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие из договорных обязательств по перевозкам в отечественном гражданском праве.

Предметом исследования охватываются предусмотренные в национальном гражданском законодательстве транспортные договоры, как способы урегулирования взаимоотношений субъектов гражданского права, материалы правоприменительной практики, научные разработки, объясняющие существующую систему транспортных договоров.

Цель исследования заключается в изучении норм действующего законодательства, сложившейся в теоретической литературе и судебной практике воззрения относительно системы транспортных договоров.

Задачи исследования: дать понятие транспортным договорам; обозначить роль транспортных договоров в правовом регулировании транспортной деятельности; охарактеризовать обязательства, вытекающие из транспортных договоров.

Методологическую основу исследования составляют общенаучные диалектические методы познания, охватывающие предпосылочные (объективности, системности) и поисковые принципы (восхождение от абстрактного к конкретному).

Структура исследования состоит из введения, двух глав, заключения, списка используемой литературы и используемых источников.

## Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Понятие транспортных договоров и их роль в правовом регулировании транспортной деятельности.....	8
1.1. Понятие и источники правового регулирования транспортной деятельности.....	8
1.2. Классификация договоров по оказанию транспортных услуг ....	12
1.3. Виды договорных обязательств по перевозкам.....	15
1.4. Транспортные организационные договоры .....	18
Глава 2 Общая характеристика обязательств, вытекающих из транспортных договоров.....	22
2.1. Обязательства из договора перевозки грузов .....	22
2.2. Обязательства из договора перевозки пассажиров .....	31
2.3. Обязательства из договора транспортной экспедиции .....	40
2.4. Договоры буксировки и договоры об оказании иных транспортных услуг .....	43
Заключение .....	48
Список используемой литературы и используемых источников.....	51

## Введение

**Актуальность исследования.** Транспорт лежит в фундаменте отдельной отрасли экономической деятельности, существующей по собственным правилам. Роль транспорта на протяжении всего времени его существования заключалась в оказании услуг по перемещению товара (человека) в пространстве. Транспортная деятельность не влечёт за собой создание материальных объектов, её ценность проявляется в экономическом эффекте, выступающим результатом перемещения груза, пассажира и багажа в определенное место. Именно из-за этого отношения по перевозке возникают при необходимости в территориальном перемещении объектов или людей с обязательным использованием транспортных средств. Эти отношения, будучи нормативно урегулированными, носят форму обязательственно-правовых.

Гражданско-правовая регламентация правоотношений по перевозке грузов, пассажиров и багажа принципиально отличается от иных видов обязательств, возникающих на основании заключенного договора. Довольно указать, что положениям, регулирующим настолько сложные и наиболее практические обязательства российский законодатель посвятил лишь 17 статей (глава 40 ГК РФ «Перевозка», ст. ст. 784 – 800), в связи с этим проводимое исследование представляется актуальным. Кроме того, существование централизованного управления всеми видами транспорта хотя и не исключается некоторыми теоретиками, однако отсутствие консолидированного транспортного законодательства с внушительным количеством ведомственного нормотворчества до сих остаётся проблемной темой российского законодательства. Несмотря на то, что все виды транспорта подчиняются единому Министерству транспорта Российской Федерации, а ГК РФ определяет общие положения по перевозкам на всех видах транспорта, ценность единого транспортного законодательства остаётся высокой. Не решает этой проблемы разработанные для каждого

отдельного вида транспорта федеральные законы и уставы, регулирующие транспортные правоотношения по отдельности.

**Объектом исследования** выступают общественные отношения, складывающиеся на основании договорных обязательств по перевозкам в российском гражданском праве.

**Предметом исследования** являются закрепленные в гражданском законодательстве РФ транспортные договоры, как способы урегулирования взаимоотношений субъектов гражданского права, материалы правоприменительной практики, научные разработки, объясняющие существующую систему транспортных договоров.

**Цель исследования** заключается в изучении норм действующего законодательства, сложившейся в теоретической литературе и судебной практике воззрения относительно системы транспортных договоров.

Для достижения поставленной цели определены следующие **задачи**:

- Дать понятие транспортным договорам;
- Обозначить роль транспортных договоров в правовом регулировании транспортной деятельности;
- Охарактеризовать обязательства, вытекающие из транспортных договоров.

**Методологическую основу исследования** составляют общенаучные диалектические методы познания, охватывающие предпосылочные (объективности, системности) и поисковые принципы (восхождение от абстрактного к конкретному). Кроме того, в рамках настоящей работы использовались частнонаучные методы: описательный, исторический, логический, сравнительно-правовой, формально-юридический, системного анализа.

**Нормативную основу исследования** составляют Конституция Российской Федерации, Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ/CMNI), «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных

перевозок», «Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)», «Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г.», «Модельный закон о транспортной деятельности», Воздушный кодекс Российской Федерации, «Гражданский кодекс Российской Федерации, Закон Самарской области от 18.01.2016 N 14-ГД, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ, Федеральный закон от 10.01.2003 N 17-ФЗ, Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ, Федеральный закон РФ от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ, Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 N 395, Постановление Правительства РФ от 7 марта 1995 г. №239, Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р, Приказ Минтранса России от 07.08.2015 N 245, Постановление Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 N 30, Постановление Пленума ВАС РФ от 15.04.1992 N 7 и другие законы.

**Структура исследования** состоит из введения, двух глав, заключения, списка используемой литературы и используемых источников.

**Во введении** констатируется актуальность проводимого исследования, формулируется объект и предмет исследования, обозначаются цели и задачи исследования.

**В первой главе исследования** рассматривается понятие и источники правового регулирования транспортной деятельности, приводятся различные вариации классификаций договоров по оказанию транспортных услуг, изучаются отдельные виды договорных обязательств по перевозкам, анализируются транспортные организационные договоры. По итогам первой главы исследования формулируется вывод, что все нормативно-правовые акты, регламентирующие общественные отношения, возникающие при организации и функционировании транспортных организаций, в том числе возникающих между транспортными организациями и их клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными

организациями как одного, так и разных видов транспорта, формируют относительно самостоятельную отрасль права, подвергшейся многочисленной критике, – транспортное право. Им охватываются не только законы и подзаконные акты, но и международные правовые акты, соглашения, в том числе и правовые обычаи. Классификация договоров по оказанию транспортных услуг допускается по многочисленным критериям: в зависимости от юридической направленности, предмета договора, момента его заключения, права требования исполнения обязательства, оснований заключения договора, характера распределения прав и обязанностей между субъектами, способа заключения договора, его формы и т.д. А также ряд других выводов.

**Во второй главе исследования** подвергаются анализу обязательства, возникающие из договоров. По итогам первой главы исследования формулируются основные обязанности контрагентов по указанным договорам, а также акцентируется внимание на их разграничивающих качествах.

**В заключение** подводятся итоги проведенному исследованию.

## **Глава 1 Понятие транспортных договоров и их роль в правовом регулировании транспортной деятельности**

### **1.1. Понятие и источники правового регулирования транспортной деятельности**

Транспортная деятельность понимается многими в качестве специфической разновидности деятельности, обусловленной выполнением организационных и технологических работ по перемещению грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа при непосредственном использовании различных видов транспорта (в том числе с помощью их сочетания), а также иные связанные с перевозкой работы. Аналогичное суждение признаётся государствами-участниками СНГ и закреплена в «Модельном законе о транспортной деятельности», принятом в г. Санкт-Петербурге 31.10.2007 Постановлением 29-8 на 29-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ [36]. С целью последующего развития положений этого закона государства-участники СНГ должны ратифицировать, интерпретировать к своей правовой системе и усовершенствовать их принятием соответствующих законодательных актов. Российская Федерация как государство-участник СНГ не является исключением из этого правила.

Качественная организация национальной транспортной системы в настоящее время остаётся одним из основных направлений российской политики. В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. [45] справедливо отмечается, что плодотворное функционирование транспортного комплекса российского государства в известной степени зависит от эффективного правового регулирования общественных отношений, складывающихся в процессе его деятельности.

Потребность в выявлении и анализе ряда наиболее острых проблем правоприменения, возникающих в транспортной сфере, объясняется



поэтапным обновлением транспортного законодательства и трансформацией транспортного комплекса России, обсуждением концепции Транспортного кодекса Российской Федерации, его рамок и границ правового воздействия. До принятия полноценного и универсального Транспортного кодекса РФ регулированием отношений в рассматриваемой сфере будут заниматься отдельные федеральные законы и уставы.

В сумме все нормативные правовые акты, регулирующие общественные отношения, возникающие в связи с организацией и функционированием транспортных организаций, в том числе между транспортными организациями и их клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными организациями как одного, так и разных видов транспорта, образуют относительно самостоятельную отрасль права – «транспортное право» [55, с. 14]. Вопрос о самостоятельности транспортного права как правовой отрасли признаётся дискуссионным. Внушительная часть авторов относят его к комплексной подотрасли предпринимательского права, обосновывая это тем, что транспортное право определяется предметом и методом, которые не обладают едиными особенностями, характерными исключительно транспортному праву. А там, где методы правового регулирования не трансформируются и не видоизменяются, означает, что ещё не созрели надлежащие условия для обособления новой отрасли права.

Фундаментальное значение в системе источников транспортного права безусловно играет Конституция РФ [25], которая закрепляет прямые нормы, имеющие отношение к транспорту. Так, в ст. 71 федеральные транспорт и пути сообщения относятся к ведению Российской Федерации.

В силу многообразия транспортных средств в современном мире и России одного лишь правового регулирования со стороны ГК РФ представляется недостаточным. По этой причине отечественный законодатель в своё время разработал и узаконил транспортные уставы и кодексы, обладающие общефедеральным значением. В их фундаменте лежат

нормы гл. 40 ГК РФ. Таковыми являются: Воздушный кодекс РФ [8], Кодекс торгового мореплавания РФ [30], Кодекс внутреннего водного транспорта РФ [31], Устав железнодорожного транспорта РФ [60], Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ [62].

В этом контексте представляется верным суждение В.А. Дозорцева, который утверждает, что в подобным комплексных актах практически невозможно выделить общеправовые положения, справедливые для отраслевого кодекса. Узкоспециализированный характер таких актов не исключает их большого объема и практического значения для внушительной части транспортных правоотношений [18, с. 266].

В рамках федерального подзаконного законодательства к числу источников транспортного права, наделенных наибольшей юридической силой, следует отнести Указы Президента РФ, конкретизирующие правовые положения по важным вопросам транспортной деятельности. На втором месте по юридической силе в системе федерального подзаконного законодательства располагаются многочисленные постановления Правительства РФ, а на третьем – ведомственные инструкции, правила, приказы, положения, разрабатываемыми органами специальной компетенции.

Безусловно, в сфере транспортного нормотворчества особую роль играет Министерство транспорта РФ, которому в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» предоставлено правомочие по самостоятельному принятию многочисленных и разнородных нормативно-правовых актов в установленной сфере деятельности (к примеру, правил перевозок пассажиров, багажа, груза, грузобагажа на основании и во исполнение транспортных уставов и кодексов; правил формирования и применения тарифов, взимания сборов в транспортной сфере, правил продажи билетов и выдачи грузовых накладных) [40].

Регионам отведено под регулирование региональный транспорт, а также пути сообщения, управление региональной транспортной инфраструктурой. В этой среде особое значение отводится нормативно-правовым актам субъектов Российской Федерации. Так, к примеру, в Законе Самарской области от 18.01.2016 № 14-ГД «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Самарской области, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Самарской области и признании утратившими силу отдельных законодательных актов Самарской области», принятой Самарской Губернской Думой 22.12.2015, указывается, что к полномочиям Правительства Самарской области относится утверждение документа планирования межмуниципальных регулярных перевозок, государственных программ Самарской области в сфере развития автомобильного и городского наземного электрического транспорта на территории Самарской области, в том числе с учетом требований доступности для инвалидов и т.д. [23].

В системе источников транспортного права различают большое количество международных договоров, соглашений, актов в сфере транспорта. К их числу относят: Конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 12.10.1929 г. [26]; Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ/CMR) от 19.05.1956 г. [27]; Конвенцию о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 09.05.1980 г. [28]; Будапештскую конвенцию о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ/CMNI) от 22.06.2001 г. [3]; Конвенцию ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов («Роттердамские правила») от 11.12.2008 г. [29].

Специфическими источниками правового регулирования транспортной деятельности являются правовые обычаи. Так, например, в соответствии со ст. ст. 129 – 132 Кодекса торгового мореплавания РФ при

отсутствии соответствующего соглашения сторон время подачи уведомления о готовности судна к погрузке, сроки погрузки и размер платы за простой судна определяются на основе обычаев, принятых в порту погрузки.

В научной литературе полемичен вопрос о возможности причисления к источникам транспортного права судебных прецедентов. Учитывая тот факт, что в Российской Федерации судебный прецедент не признаётся в качестве источника права, тем не менее на практике при разрешении споров суды учитывают решения вышестоящих судов.

Некоторые авторы утверждают, что к числу источников транспортного права относятся постановления Пленума Верховного Суда РФ и сохранившие юридическую силу постановления Высшего Арбитражного Суда РФ [54, с. 110]. Например, в постановлении Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» конкретизируется законодательство и в ряде пунктов формулируются новые положения нормативно-правового характера [41].

Кроме вышеназванных, отметим, что в Пленуме ВАС РФ в постановлении от 15.04.1992 г. № 7 указывается, что советские инструктивные указания по применению законодательства при разрешении споров и их доарбитражном урегулировании сохраняют свое действие на территории Российской Федерации в той части, в которой они не противоречат законодательству Российской Федерации [42].

## **1.2. Классификация договоров по оказанию транспортных услуг**

Для формализации правоотношений, направленных на оказание транспортных услуг, участники таких общественных отношений могут заключить соглашение об оказании указанного вида услуг. Транспортные

услуги – это один из наиболее распространенных видов услуг, без которых в настоящее время немислимо развитие экономики любого государства [1, с. 56].

На слуху у многих потребителей находятся лишь наиболее применяемые виды договоров по оказанию транспортных услуг, в частности по перевозке грузов и пассажиров. Однако названные виды транспортных услуг не являются единственными. Так, например, перевозчик вправе осуществлять свою деятельность по оказанию транспортных услуг по следующим направлениям:

- перевозка грузов;
- перевозка пассажиров;
- перевоз багажа.

Руководствуясь способом перевозки, перевозчик вправе оказывать свои услуги следующими видами транспорта:

- «воздушным. Перевозка на воздушном судне осуществляется с целью доставки материальных ценностей и людей в пункт назначения [17, с. 32];
- автомобильным. Основная особенность перевозки на автомобильном транспорте – это доставка пассажира или материальных ценностей в любую точку на карте. Другие виды транспорта, так или иначе, зависят от коммуникаций, а машина способна добраться практически в любой пункт назначения [21, с. 97];
- железнодорожным. Единственным на сегодняшний день перевозчиком на железнодорожном транспорте России является ОАО РЖД. Руководствуясь ст. 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» «инфраструктура железнодорожного транспорта может принадлежать физическим и юридическим лицам на праве собственности» [61];
- морским. Морские и речные перевозки ценны тем, что позволяют доставлять огромные партии товаров в рамках одного рейса;

Каждый из названных способов перевозки и транспортировки сейчас урегулирован соответствующим законодательством РФ.

В систему транспортных договоров включены:

- договоры организационного характера;
- договоры об организации работ по обеспечению перевозок грузов;
- договоры перевозки грузов;
- договоры транспортной экспедиции;
- договоры перевозки пассажиров. Эти договоры подразделяются на следующие группы: внутригосударственные, международные городские, пригородные (по критерию «территориальный признак») [14, с. 513]; морские, водные, автомобильные и железнодорожные, прямые, смешанные и другие [38, с. 295];
- специальные договоры (в их числе буксировка, договор об оказании лоцманских услуг, о спасании на море и др.).

Кроме того, некоторыми авторами выделяются и иные договоры об оказании транспортных услуг. Например:

- предварительные и основные договоры (критерий выделения – юридическая направленность соглашения). Тут различают договоры об организации перевозок, договор перевозки и буксировки;
- договоры о перевозке грузов, пассажира и т.д. (критерий выделения – предмет договора);
- реальные и консенсуальные (критерий выделения – момент вступления соглашения в силу). Тут различают договоры о перевозке конкретного груза, буксировки плавучего объекта, перевозки пассажира, организации перевозок, фрахтования и т.д.;
- договоры, заключаемые в пользу сторон или третьих лиц (критерий выделения – принадлежность права требования исполнения обязательств по договору). Тут различают договоры морского посредничества и агентирования, перевозки груза и транспортного страхования;

- свободные, обязательные и публичные (критерий выделения – основания заключения договора). Свободными являются договора об организации перевозок, чартеры, обязательными – договоры, заключаемые под воздействием административных актов, публичными – договора, заключаемые на основании закона или лицензии;
- взаимные (критерий выделения – характер распределения прав и обязанностей между контрагентами договорных отношений) и возмездные (критерий выделения – характер перемещения материальных благ);
- взаимосогласованные и присоединения (критерий выделения – способ заключения). Тут различают договоры об организации перевозок, чартеры, а также перевозки груза по накладной;
- в зависимости от формы договоры выделяют договоры, оформляемые транспортной накладной (коносаментом), договоры, заключаемые через акцепт оферты, договоры, заключаемые на общих основаниях.

Таким образом, на сегодняшний день в гражданско-правовой теории существует десяток вариантов классификации договоров по оказанию транспортных услуг в зависимости от различных критериев. Существование той или иной классификации обуславливается научным кругозором и юридическим опытом конкретного автора.

### **1.3. Виды договорных обязательств по перевозкам**

Особенностью гражданско-правовых отношений является их формализация не рамках сугубо одного договора, а целой системой договорных обязательств.

Логика дореволюционного законодателя была сохранена в советский период развития – в кодифицированных гражданских законодательствах 1961 – 1964 гг. В связи с этим иные правоотношения, возникающие между грузоотправителем и перевозчиком, перевозчиком и грузополучателем, а

также между различными перевозчиками, которые оказывают содействие процедуре транспортировке груза, по существу, исключались из сферы договорных отношений по перевозкам [22, с. 413].

Перевозка на морском транспорте, не выходящая за государственную границу, именуется каботажом, она бывает двух видов:

- малый каботаж (между портами одного морского бассейна);
- большой каботаж (между портами нескольких морских бассейнов).

Перевозка на автомобильном транспорте может быть:

- городской (в черте города);
- пригородной (за пределами черты города, но не более 50 километров);
- междугородной (более 50 километров за чертой города);
- междуреспубликанской и международной.

Кроме того, различают перевозки, осуществляемые на:

- местном;
- прямом;
- прямом смешанном сообщении.

К первому виду относятся перевозки в пределах действия одной транспортной организации (железнодорожной, паромной и т.д.), ко второму – перевозки, осуществляемые несколькими транспортными организациями одного вида транспорта и по одному транспортному документу, к третьему – перевозки, осуществляемые несколькими транспортными организациями, относящимися к различным видам транспорта, в рамках одного транспортного документа [5, с. 184].

Необходимо заметить, что обязательственные правоотношения между грузоотправителем и перевозчиком, не складываются лишь на основании надлежаще составленного договора перевозки конкретного груза.

Обязательственные отношения в рассматриваемой области возникают на основании:



- договора об организации перевозок. Это основание справедливо к систематическим перевозкам и долгосрочному сотрудничеству сторон;
- договора перевозки (например, чартер на морском и воздушном транспорте) либо договоров, заключаемых через принятие перевозчиком заявки грузоотправителя.

Заметим, что лишь транспортировка груза формализуется в рамки договора перевозки груза, исполнение которого служит надлежащим основанием для прекращения гражданских правоотношений по перевозкам.

Несмотря на сказанное, изложенная система правоотношений относится к элементарной организации перевозки. В нынешних реалиях для формализации грузовых отношений требуется организация более сложных правоотношений: как правило грузоотправители предпочитают заключать договор централизованной перевозки грузов на станции, в порты, аэропорты при целенаправленном вступлении в отношения с автотранспортными организациями и другими крупными субъектами транспортных отношений.

Между транспортными организациями заключаются договоры об организации работ по обеспечению перевозок грузов (к примеру, договор на централизованный завоз (вывоз) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты). Общим для изложенных выше договоров фактором является то, что они все создают гражданско-правовые обязательства между субъектами перевозочного процесса (грузоотправителем, перевозчиком, иными транспортными организациями и грузополучателем).

Резюмируем, что на сегодняшний день договор перевозки конкретного груза уже нельзя считать в качестве эталона, центрального договора, к которому примыкают призванные его сопровождать различные правовые формы: отношения по перевозкам грузов действительно регулируются системой договоров, в которой указанный договор является лишь одним из видов [6, с. 205].

#### 1.4. Транспортные организационные договоры

За последние годы наблюдается активизация исследовательской деятельности в сфере транспортных правоотношений, вызванных потребностью совершенствования законодательства, отстающего в развитии от потребностей действительности [38, с. 136]. Дальнейшее совершенствование гражданского и транспортного законодательства немислимо без решения вопросов, представляющих интерес как с теоретической позиции, так и с практической. Одним из таковых является специфика отношений, предшествующих реализации значительной по объему работ по оказанию транспортных услуг.

В подсистеме транспортных договоров, направленных на обеспечение процесса перевозки пассажиров или материальных ценностей, можно выделить группы организационных договоров – систему более низкого уровня. В.В. Витрянский считает, что в рамках системы договорного регулирования вместе с договорами, непосредственно формализующими процесс перемещения (доставки) пассажиров или материальных ценностей, ключевое значение отводится договорам, выполняющим иную цель, а именно регламентируют организацию работы [58, с. 24]. Основными признаками, допускающими обособление организационных договоров в самостоятельную группу, являются:

- неимущественный и неличный характер отношений, порождаемых из этих договоров;
- направленность на организацию и упорядочение иных имущественных правоотношений.

К категории «транспортные организационные договоры» причисляются следующие договоры:

- на подачу транспортных средств под погрузку и предъявление груза к перевозке;
- об организации перевозок грузов;

- об организации регулярных перевозок пассажиров;
- между транспортными организациями (в частности, узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов);
- между владельцами транспортных инфраструктур.

В ст. 2 ГК РФ указывается, что гражданским законодательством России регулируются договорные и иные обязательства, а также другие имущественные и личные неимущественные отношения, основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности участников [9]. Руководствуясь логикой российского законодателя организационные правоотношения не включены в предмет гражданского права. Однако, в противовес этому утверждению Б.И. Путинский отмечает, что «как показывает практика, объективное существование правовых явлений совершенно не зависит от того, урегулированы они законом или нет» [32, с. 102].

Впервые концепция гражданских организационно-правовых отношений была разработана в 1960-е гг. О.А. Красавчиковым. Данный автор понимал под организационными отношениями «построенные на началах субординации социальные связи, направленные на нормализацию иных общественных отношений, действий их участников либо на формирование социальных образований» [33, с. 163].

Необходимо учесть, что эта концепция была сомнительно воспринята в юридической литературе, на чём акцентирует внимание Е.А. Суханов, считающий, что сама идея в значительной степени была построена на специфике прежнего правопорядка планово-регулируемой экономике [14, с. 11]. Под шквалом критики концепция О.А. Красавчикова не получила своего развития в дальнейшем.

Сомнительность концепции О.А. Красавчикова проглядывалось в следующем: он отделяет организованность, т.е. естественное свойство социальных явлений, от имущественных правоотношений и наделяет её статусом особо гражданского правоотношения. В обосновании его мнения,

Б.М. Гонгало отметил, что О.А. Красавчиков имел ввиду непосредственно сами отношения, а не об организованности как свойстве социальных явлений. Организованность с позиции указанных авторов представляется в виде непосредственной цели организационных отношений [12, с. 19]. Если исходить из сказанного, все встаёт на свои места, если придерживаться об организации одного гражданского правоотношений через организационное правоотношение. Организованность в отношении организуемого гражданского правоотношения является свойством, а для организационного правоотношения – объектом. Кроме указанного, О.А. Красавчиков выделял, что организационное правоотношение имеет своим объектом упорядоченность отношений, связей и действий участников организуемого правоотношения [34, с. 55]. В рамках данного правоотношения его участники, исходя из общего правила, заранее устанавливают вид и меру допустимого и должного поведения в организуемом гражданском правоотношении.

Позиция противников существования гражданских организационных правоотношений несистемная, хаотичная. Они признают существование организационных административных правоотношений, не именуя их промежуточным элементом в развитии общественных отношений и не утверждая, что их конструкция рушит целостную связь на отдельные отношения по стадиям и составным частям.

Предполагается, что транспортное законодательств – это область правового регулирования, где предусматривается все разновидности гражданско-правовых организационных договоров. Некоторые из них регламентируются ГК РФ, в частности это договоры на подачу транспортных средств под погрузку и предъявление грузов к перевозке, другие – предусматриваются в транспортных кодексах, уставах и иных законах.

Дефиниция «организационный договор» за последние годы своего существования стал применяться в научных изданиях. Многие авторы различными подходами пытаются дать определение данному понятию. Среди

них именно Б.И. Пугинским формулируется наиболее точное: он считает, что организационный договор – это соглашение об регулировании взаимосвязанной деятельности двух и более субъектов, раскрывающее процедуру возникновения и базовые условия исполнения имущественных обязательств в будущем, и (или) мерах, направленных на повышение эффективности такой деятельности [32, с. 106].

На основании изложенного, можно сделать следующие выводы по первой главе исследования: все нормативно-правовые акты, направленные на регулирование общественных отношений в сфере организации и функционирования транспортных организаций, в том числе возникающих между транспортными организациями и их клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными организациями как одного, так и разных видов транспорта, формируют относительно самостоятельную отрасль права, подвергшейся многочисленной критике, – транспортное право. Им охватываются не только законы и подзаконные акты, но и международные правовые акты, соглашения, в том числе и правовые обычаи. Классификация договоров по оказанию транспортных услуг допускается по многочисленным критериям: в зависимости от юридической направленности, предмета договора, момента его заключения, права требования исполнения обязательства, оснований заключения договора, характера распределения прав и обязанностей между субъектами, способа заключения договора, его формы и т.д. Гражданско-правовые отношения по перевозкам пассажиров, грузов и багажа регламентируются не сугубо одним договором, а целой системой договорных обязательств. В подсистеме транспортных договоров, направленных на нормализацию процесса перевозки пассажиров или материальных ценностей, обособляется в самостоятельную группу организационные договоры.

## **Глава 2 Общая характеристика обязательств, вытекающих из транспортных договоров**

### **2.1. Обязательства из договора перевозки грузов**

Договор перевозки грузов – это гражданско-правовое соглашение, по которому «перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату» (п. 1 ст. 785 ГК РФ). Основными действующими лицами в этом договоре являются перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель.

Перевозчиками грузов могут выступать лишь субъект коммерческой деятельности (индивидуальный предприниматель или коммерческая организация), который в соответствии с российским законодательством вправе заниматься деятельностью, связанной с перевозкой грузов. Роль грузоотправителей и грузополучателей могут играть как физические, так и юридические лица (ст. 791 ГК РФ).

Гражданско-правовые нормы гласят, что основной обязанностью перевозчика является доставка вверенного ему отправителем груза в заранее определенный пункт назначения (указывается в коносаменте или транспортной накладной). Перед этим перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. При этом отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза.

Руководствуясь п. 1 ст. 9 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического

транспорта», перевозчик «обязан предоставить в сроки, установленные договором перевозки груза, транспортные средства, контейнеры, пригодные для перевозок соответствующего груза».

Говоря об обязанности перевозчика по доставке груза в пункт назначения, следует учесть, что российским законодательством предусматривается возможность изменения конечного пункта назначения или грузополучателя. Так, исходя из п. 1 ст. 110 Воздушного кодекса РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ грузоотправитель, в частности, имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

В п. 2 ст. 78 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ от 07.03.2001 № 24-ФЗ устанавливается, что «грузоотправитель до момента вручения перевозчиком грузополучателю транспортной накладной, а грузополучатель с момента получения транспортной накладной от перевозчика до момента начала выдачи груза имеют право изменить грузополучателя и (или) порт назначения. Заявление о таком изменении подается грузоотправителем с приложением квитанции, удостоверяющей прием груза для перевозки, грузополучателем с приложением транспортной накладной. Кроме того, грузоотправитель имеет право потребовать обратной выдачи груза в порту его отправления до начала перевозки груза».

П. 2 ст. 149 Кодекса торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 № 81-ФЗ определяется, что «отправитель имеет право потребовать обратной выдачи груза в месте отправления до отхода судна, выдачи груза в промежуточном порту или выдачи его не тому получателю, который указан в перевозочном документе, при условии предъявления всех выданных отправителю оригиналов коносамента или предоставления соответствующего обеспечения

и с соблюдением правил, установленных статьями 155 и 156 настоящего Кодекса».

При отказе грузополучателя принять груз по причинам, не зависящим от перевозчика, последний вправе доставить груз по указанному грузоотправителем новому адресу (переадресовка груза), а при невозможности доставки груза по новому адресу вернуть груз грузоотправителю с соответствующим предварительным уведомлением его (п. 3 ст. 15 Устава автомобильного транспорта РФ).

Руководствуясь Федеральным законом от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», по письменному заявлению грузоотправителя или грузополучателя, если иная форма не регламентирована заключенным договором, перевозчик в порядке, установленном правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, может переадресовывать перевозимые грузы с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения. При этом переадресовка грузов, находящихся под таможенным контролем, проводится при наличии согласия соответствующего таможенного органа. «Переадресовка грузов, порожних грузовых вагонов, в том числе следующих в прямом международном сообщении и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении, осуществляется перевозчиком по согласованию с владельцами инфраструктур, в зонах, деятельности которых проводится переадресовка или расположены железнодорожные приграничные передаточные станции, порт, предусмотренные маршрутом следования груза, порожних грузовых вагонов» (ст. 31 Устава железнодорожного транспорта РФ).

При выполнении перевозки груза в смешанном сообщении к числу обязанностей перевозчика входит также перевалка груза, т.е. его передача на другой вид транспорта. Как справедливо замечает Ф.М. Полянский, «порядок передачи груза, выполнения погрузочно-разгрузочных операций и другие условия работы в таком случае определяются договорами между



транспортными организациями (узловыми соглашениями и др.). Услуги по перевалке грузов зачастую оказываются компаниями, осуществляющими эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры, например, операторами морских терминалов» [15, с. 532]. Подтверждается мнение автора п. 1 ст. 112 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, где указывается, что «при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении работы по их перевалке в портах перевалки грузов выполняются организациями, осуществляющими перевалку грузов в таких портах. Перевалка грузов на причалах и рейдах морских портов выполняется операторами морских терминалов, на причалах и рейдах речных портов – организациями, осуществляющими перевалку грузов в речных портах».

Следующей не менее существенной обязанностью перевозчика выступает обязанность по доставке вверенного ему груза в установленные для этого сроки. Руководствуясь ст. 792 ГК РФ «перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами, кодексами и иными законами, а при отсутствии таких сроков в разумный срок». Нарушение срока доставки довольно часто является основанием для обращения в суд за защитой нарушенных по договору прав и получения соответствующей компенсации. Например, Решением Центрального районного суда г. Тюмени Тюменской области от 27 мая 2019 г. по делу № 2-3899/2019 исковые требования истца были удовлетворены частично: с ответчика взысканы денежные средства в сумме 19 463 рублей, неустойка в размере 19 463 рублей, компенсация морального вреда в размере 3000 рублей, штраф в размере 20 963 рублей, а также расходы на оплату представителя в сумме 8000 рублей.

Частично удовлетворенные исковые требования мотивированы тем, что истец приобрел мебель, которая доставлена из <данные изъяты> через ИП Воробьеву. На основании устной договоренности, ИП Воробьева осуществила доставку мебели до транспортной компании ООО «Азбука логистики» (ответчик), которое взяло на себя обязательства по перевозке груза и его

вручения истцу. Срок доставки по предварительным договорённостям составил 11 – 13 дней. Однако груз ответчиком не доставлен даже на момент предъявления иска в судебный орган. На момент судебного разбирательства груз до сих пор не доставлен истцу. Истец для соблюдения претензионного порядка обращался к ответчику с требованием о выполнении своей обязанности, однако требования истца были проигнорированы.

Суд признал, что ответчик грубо нарушил условия договора перевозки груза, а именно не доставил груз в установленный соглашением срок [47].

Действующие по настоящее время транспортные уставы и кодексы предусматривают положения о сроках доставки перевозимых грузов, но, к сожалению, в большинстве своём они только оговаривают данную обязанность перевозчика, отсылая к правилам перевозок грузов. Так, ст. 109 Воздушного кодекса РФ гласит, что «перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза». В ст. 152 Кодекса торгового мореплавания РФ указывается, что перевозчик обязуется доставить груз в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон, при отсутствии соглашения в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом. В соответствии с п. 1 ст. 76 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ грузы должны доставляться в установленные сроки. Сроки доставки и правила их исчисления конкретизируются правилами перевозок грузов. Согласно ст. 14 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ перевозчики обязуются доставлять грузы в сроки, установленные договором перевозки груза, а в случае, если указанные сроки в договоре перевозки груза не установлены, в сроки, установленные правилами перевозок грузов.

Наиболее подробно к срокам в отношении перевозок грузов подошел законодатель применительно к железнодорожному транспорту. Соответствующие положения отражены в Уставе железнодорожного транспорта РФ, а приказом Министерства путей сообщения РФ от 18.06.2003 № 27 были утверждены Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом [44]. В ст. 33 Устава железнодорожного транспорта РФ предусматривается, что сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области экономики. Исчисление срока доставки грузов производится с 24 часов дня приема грузов для перевозки. Дату приема грузов для перевозки и расчетную дату истечения срока доставки грузов, определенную исходя из правил перевозок грузов железнодорожным транспортом или на основании соглашения сторон, указывает перевозчик в транспортной железнодорожной накладной и выданных грузоотправителям квитанциях о приеме грузов.

Грузы считаются доставленными в срок, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной срока доставки (с учетом корректировки в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом) перевозчик обеспечил выгрузку грузов на железнодорожной станции назначения или вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям или владельцам железнодорожных путей необщего пользования для грузополучателей. Кроме того, грузы считаются также доставленными в срок в случае их прибытия на железнодорожную станцию назначения до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной срока доставки (с учетом корректировки в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом) и в случае, если последовавшая задержка подачи вагонов, контейнеров с такими грузами для выгрузки произошла

вследствие того, что фронт выгрузки занят по зависящим от грузополучателя причинам, не внесены плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи или вследствие иных зависящих от грузополучателя причин, о чем составляется акт общей формы.

Срок доставки действительно играет ключевое значение при перевозке грузов. Как утверждает В.А. Егиазаров, сроки доставки грузов имеют непосредственное и прямое влияние на выполнение заявок (заказов) на перевозку грузов. От количества времени, требуемого для транспортировки груза, зависит эффективность работы транспорта, ускорение оборачиваемости транспортных средств и в значительной степени сохранность перевозимых грузов [20, с. 84].

Однако, в противовес вышеуказанному мнению, С.Ю. Морозов считает, что «несмотря на всю важность, срок доставки нельзя причислить к существенным условиям договора перевозки грузов, поскольку отсутствие этого условия компенсируется ст. 792 ГК РФ о разумном сроке» [37, с. 140]. Разделяет мнение данного автора Ф.М. Полянский [13, с. 528].

Сроки доставки грузов исчисляются исходя из наиболее рациональных маршрутов движения, если иное не оговорено договором перевозки. Руководствуясь п. 2 ст. 18 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ договор фрахтования, указанный в п. 1 указанной статьи, должен включать маршрут перевозки, по которому будет следовать перевозчик.

Согласно ст. 152 Кодекса торгового мореплавания РФ к числу обязанностей перевозчика входит обязанность по доставке груза в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон, при отсутствии соглашения в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом. Ст. 15 Устава железнодорожного транспорта РФ предписывает, что в «плата за перевозки грузов взимается за кратчайшее расстояние, на которое осуществляются перевозки грузов, в том числе в случае увеличения расстояния, на которое они

перевозятся, по причинам, зависящим от владельца инфраструктуры и перевозчика».

Следующей обязанностью перевозчика выступает обеспечение сохранности перевозимого груза. Гражданское законодательство на сегодняшний день не содержит соответствующих норм о сохранности груза, однако, как подмечает В.Н. Гречуха, «норму о сохранности груза можно вывести из других статей, устанавливающих ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза» [16, с. 132]. Несмотря на это, правило о необходимости сохранять груз перевозчиком предусматривается п. 1 ст. 67 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, в соответствии с которой по договору перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз. В п. 1 ст. 150 Кодекса торгового мореплавания РФ указываются обязанности перевозчика, возникающие с момента принятия груза до момента его выдачи: надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его. Далее, в соответствии с п. 2 указанной статьи «в случае, если принятый для перевозки груз в силу его свойств требует особого обращения и указания об этом содержатся в договоре морской перевозки груза и на грузовых местах, перевозчик должен заботиться о грузе в соответствии с такими указаниями».

При успешной доставке груза у перевозчика возникает обязанности по уведомлению грузополучателя о том, что груз доставлен. Эта обязанность указывается в п. 1 ст. 111 Воздушного кодекса РФ, п. 1 ст. 79 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, ст. 34 Устава железнодорожного транспорта РФ, п. 2 ст. 14 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ, п. 1 ст. 785 ГК РФ и других законодательных актах. По справедливому замечанию С.Ю. Морозова, «этой обязанности корреспондирует право грузополучателя требовать выдачи груза. Такое право возникает с момента изъявления получателем намерения выступить в качестве третьего лица, в пользу которого совершен договор... С

этого же момента на него возлагаются и некоторые обязанности, но уже не договором, а законом» [37, с. 159]. К примеру, в ст. 34 Устава железнодорожного транспорта РФ устанавливается, что «по прибытии грузов на железнодорожную станцию назначения перевозчик обязан выдать грузы и транспортную железнодорожную накладную грузополучателю, который обязан оплатить причитающиеся перевозчику платежи и принять грузы».

Обязанностью перевозчика является также обеспечение сохранности документов, касающихся перевозки.

Первоочередной обязанностью грузоотправителя выступает оплата перевозки груза. Эта обязанность закрепляется в п. 1 ст. 790 ГК РФ, п. 2 ст. 103 Воздушного кодекса РФ, п. 1 ст. 67 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, п. 1 ст. 115 Кодекса торгового мореплавания РФ, ст. 30 Устава железнодорожного транспорта РФ.

Плата за услуги по перевозке груза устанавливается соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. В тех случаях, когда договор перевозки груза носит публичный характер, то цена такой перевозки определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами (п. 2 ст. 790 ГК РФ). Кроме того, грузоотправитель должен внести плату за перевозку груза ещё до начала непосредственного оказания услуги, если иной порядок не оговорен соглашением сторон. Как указывается в ст. 30 Устава железнодорожного транспорта РФ «плата за перевозку грузов, грузобагажа и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем (отправителем) до момента приема грузов, грузобагажа для перевозки, если иное не предусмотрено настоящим Уставом или соглашением сторон».

Руководствуясь общим правилом грузоотправитель обязан произвести погрузку, а грузополучатель – принять и выгрузить груз. Однако, исходя из содержания пунктов 2 – 3 ст. 791 ГК РФ, погрузка (выгрузка) груза может осуществляться транспортной организацией либо отправителем (получателем) в порядке, установленном договором, с соблюдением положений,

установленных транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Погрузка (выгрузка) груза, производимая силами и средствами отправителя (получателя) груза, должна осуществляться в сроки, предусмотренные договором, если такие сроки не установлены транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

К числу обязанностей грузополучателя относится принятие груза (его выгрузка) и вывоз. В соответствии с п. 2 ст. 111 Воздушного кодекса РФ грузополучатель обязуется принять и вывезти груз. Согласно п. 3 ст. 79 Кодекса внутреннего водного транспорта грузополучатель обязан принять и своевременно вывезти из порта прибывший в его адрес груз. Порядок выдачи груза регламентируется правилами перевозок грузов, если иное не оговорено соглашением сторон.

Кроме указанных, «получатель при выдаче ему груза обязан возместить расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, внести плату за простой судна в порту выгрузки, а также уплатить фрахт и внести плату за простой судна в порту погрузки, если это предусмотрено коносаментом или другим документом, на основании которых осуществлялась перевозка груза, в случае общей аварии обязан внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение» - п. 1 ст. 160 Кодекса торгового мореплавания РФ.

Финальные расчеты за перевозку грузов и оказанные дополнительные работы (услуги) осуществляются грузополучателем по прибытии грузов на железнодорожную станцию назначения до момента их выдачи.

## **2.2. Обязательства из договора перевозки пассажиров**

В отличие от договора перевозки грузов, который по своей природе представляет трехстороннюю связь между грузоотправителем, грузоперевозчиком и грузополучателем, договор перевозки пассажира является двусторонним соглашением между перевозчиком и пассажиром.

Руководствуясь п. 1 ст. 786 ГК РФ, договор перевозки грузов – это гражданско-правовое соглашение, по которому перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа.

Ю.Ф. Беспалов разделяет обязательства, возникающие из договора перевозки пассажиров, по субъектному составу: первые относятся к перевозчику, а вторые – к пассажиру [4, с. 294]. К числу обязанностей перевозчика относятся:

- обязанность по предоставлению пассажиру места согласно билету;
- обязанность по доставлению пассажира в пункт назначения в установленные законодательством сроки. Как правило, эти сроки определяются исходя из расписания движения соответствующего транспорта. Если же конкретные сроки не предоставлены, то на перевозчика возлагается обязанность по доставлению пассажира в пункт назначения в разумный срок (ст. 792 ГК РФ);
- обеспечивать соблюдение иных прав пассажира. В частности, п. 3 ст. 786 ГК РФ различает следующие права пассажира: перевозить с собой детей бесплатно или на иных льготных условиях; провозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм; сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.

Пассажирам должна быть предоставлена точная информация в разумный срок относительно: времени прибытия и отправления транспортных средств; стоимости проезда пассажиров и багажа; условий хранения; расположения объектов станции; услуг, предоставляемых пассажирам; льгот для отдельных категорий граждан; предметы и вещи, запрещенные к перевозке в руке.

В соответствии со ст. 85 Устава железнодорожного транспорта РФ перевозчик обязан на безвозмездной основе обеспечивать пользователя



услугами железнодорожного транспорта своевременной и достоверной информацией о времени отправления и прибытия поездов, стоимости проезда пассажиров и перевозок багажа, грузобагажа, времени работы железнодорожных билетных касс, камер хранения, расположении вокзальных помещений, об оказываемых ему услугах, о предоставляемых гражданам определенных категорий льготах.

Судебной практикой утвердилось мнение, что неисполнение или ненадлежащее исполнение перевозчиком обязанности по предоставлению пассажиру информации о перевозке не влечет за собой в автоматическом порядке возникновения гражданско-правовой ответственности в форме возмещения убытков или компенсации морального вреда. К примеру, Челябинский транспортный прокурор, действующий в интересах С.Х. Дьяконовой и С.В. Голиковой, обратился в Советский районный суд г. Челябинска с иском к ОАО «Российские железные дороги» в лице Южно-Уральской железной дороги (филиала ОАО «РЖД») о взыскании компенсации морального вреда. В обоснование заявленных требований прокурор указал, что 21 мая 2013 г. сотрудники станции «Бишкиль» должным образом не оповестили пассажиров по громкой связи о прибытии электропоезда № 6032, в связи с чем С.В. Голикова и С.Х. Дьяконова не успели перейти на посадочную платформу для осуществления железнодорожной поездки. Во время перехода по второму пути станции С.В. Голикова и С.Х. Дьяконова споткнулись и упали, в результате чего у первой сильно закружилась голова, в связи с чем она проходила лечение в поликлинике в течение длительного времени, а у второй – диагностировали перелом руки. Обе истицы испытали нравственные страдания. Советским районным судом и Челябинским областным было отказано в удовлетворении исковых требований. Суды при вынесении решения исходили из недоказанности факта причинения физических и нравственных страданий, а также наличия причинно-следственной связи между несообщением ответчиком информации о прибытии поезда ответчика и причиненным истцам вредом [2].

Отдельными транспортными законами и уставами на перевозчика могут возлагаться дополнительные обязанности. По их смыслу, представляется возможным квалифицировать их неисполнение или ненадлежащее исполнение как гражданские правонарушения, причем как основные, которые могут оказать существенное влияние на перевозочный процесс в целом на железнодорожном транспорте [39, с. 162].

Кроме того, на перевозчика в части оказываемых услуг распространяется действие Закона РФ «О защите прав потребителей». За нарушение положений данного закона перевозчик, как правило, несёт административную ответственность. К примеру, Решением Кондопожского городского суда Республики Карелии от 30 января 2020 г. по делу № 12-128/2019 постановление начальника Октябрьского Территориального отдела Управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту – главного государственного санитарного врача по Октябрьской железной дороге Н.Н. Артемьевой по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ, в отношении ОАО «РЖД» оставлено без изменения, а жалоба ОАО «РЖД» - без удовлетворения. В обосновании принятого решения суд указал следующее:

Постановлением начальника Октябрьского Территориального отдела Управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту – главного государственного санитарного врача по Октябрьской железной дороге Н.Н. Артемьевой от <XX.XX.XX.> №... ОАО «РЖД» признано виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ, и подвергнуто наказанию в административного штрафа в размере 20 000 рублей.

Из материалов дела следует, что в ходе проверки, проведенной Карельской транспортной прокуратурой установлено, что в период времени <данные изъяты> выявлен факт не функционирования туалета (закрыт в связи с графиком работ), что препятствовало обеспечению минимальных потребностей пассажиров во время нахождения на железнодорожном вокзале

станции Кондопога, при наличии ночного сообщения поездов. Данные обстоятельства признано судом относимыми, допустимыми и достоверными, а в совокупности – достаточными для формулировки вывода о виновности ОАО «РЖД» в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ.

Доводы ОАО «РЖД» об отсутствии в его действиях состава административного правонарушения своего подтверждения не нашли, т.к. владелец инфраструктуры в лице ОАО «РЖД» не обеспечивает качественное обслуживание пассажиров, прибывающих на поездах пригородного сообщения, в части бесплатного предоставления санитарно-гигиенических услуг на железнодорожном вокзале..., что признаётся нарушением ч. 5 ст. 4 Закона «О защите прав потребителей» от 07.02.1992 г. № 2300-1, и влечет ответственность по ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ [48].

Вызывает особый интерес то обстоятельство, что перевозчик является владельцем источника повышенной опасности и в связи с этим несёт соответствующую ответственность. Например, Решением Демского районного суда г. Уфы Республики Башкортостан от 19 июня 2017 г. по делу № 2-996/2017 исковые требования М.В. Гарифуллина к ОАО «РЖД» о взыскании компенсации морального вреда были удовлетворены частично – с ответчика взыскана компенсация морального вреда в размере 10 000 рублей. Из материалов дела следует, что на станции Дема Куйбышевской железной дороги ОАО «РЖД» Р.А. Гарифуллина и В.Б. Гарифуллина получены травмы, несовместимые с жизнью, в результате столкновения с поездом. Это обстоятельство подтверждается актом служебного расследования группового несчастного случая с людьми на железных дорогах БО Куйбышевской ж/д, станция Дема, согласно которому на пассажирской платформе, между 1 и 2 главными путями станции Дема, обойдя электропоезд № 6527, стоящий на расстоянии 10м от прибывающего на 1 главный путь пассажирского поезда № 209, Р.А. Гарифуллина упала, В.Б. Гарифуллина, пытаясь оказать помощь первой, была отброшена в сторону локомотивом поезда № 209. Причастные к

групповому несчастному случаю работники не усматриваются. Машинистом пассажирского поезда № 209 Е.Н. Орловым подавались оповестительные сигналы, на скорости 37 км/ч применялось экстренное торможение. Причиной группового несчастного случая стало несоблюдение мер безопасности при переходе через железнодорожные пути.

Получается, что смерть указанных лиц наступила от воздействия поезда, являющегося источником повышенной опасности, владельцем которого является ОАО «РЖД», в связи с чем, истцу, лишившемуся близких для него людей, были причинены нравственные страдания.

Руководствуясь сказанным, суд видит основания для взыскания с ответчика в пользу истца компенсацию морального вреда. При этом суд исходил из п. 2 ст. 1083 ГК РФ, где говорится, что если грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда, в зависимости от степени вины потерпевшего и причинителя вреда размер возмещения должен быть уменьшен. При грубой неосторожности потерпевшего и отсутствии вины причинителя вреда в случаях, когда его ответственность наступает независимо от вины, размер возмещения должен быть уменьшен или в возмещении вреда может быть отказано, если законом не предусмотрено иное. При причинении вреда жизни или здоровью гражданина отказ в возмещении вреда не допускается [49].

Подобные ситуации не редкость в повседневной деятельности перевозчиков на железнодорожном транспорте и судебной практике. Так, Решением Миасского городского суда Челябинской области от 22 июля 2020 г. по делу № 2-1508/2020 был рассмотрен иск Златоустовского транспортного прокурора в интересах Е.Н. Хайрутдиновой в отношении ОАО «РЖД» о взыскании компенсации морального вреда в размере 500 000 рублей, расходов на погребение в размере 33 490 рублей. В обосновании предъявленных требований истец указал, что на Южно-Уральской железной дороге погиб сын Е.Н. Хайрутдиновой – ФИОЗ. После его смерти она испытывает физические и нравственные страдания, связанные с невозможной потерей близкого и

родного человека. Прокурор и истец полагаются, что ответственность за вред должен нести владелец источника повышенной опасности – ОАО «РЖД», не обеспечившего безопасность на железнодорожном транспорте.

Судом было выяснено, что постановлением об отказе в возбуждении уголовного дела от 30 марта 2020 г. смерть ФИО3 наступила в результате сочетанной травмы, образовавшейся прижизненно от воздействия твердых тупых предметов, каковыми могли явиться детали и части движущегося железнодорожного состава и железнодорожного полотна и относятся к категории тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни. В действиях локомотивной бригады грузового поезда 2906 машиниста ФИО5 и его помощника ФИО6 не усматриваются признаки преступления. Из их объяснений следовало, что с целью предупреждения ФИО3 был подан сигнал большой громкости, но он не отреагировал на него, в связи с чем было применено экстренное торможение, но наезда не удалось избежать. Показания врача говорят о том, что ФИО3 был в шапке, на голове капюшон, в ушах наушники.

На основании изложенного, суд удовлетворил иски в части: взыскал с ОАО «РЖД» компенсацию морального вреда в размере 80 000 рублей, расходы на погребение в размере 33 490 рублей [50].

На воздушном транспорте судебная практика склонна к назначению больших компенсаций. Так, например, Решением Железнодорожного районного суда г. Хабаровска Хабаровского края от 23 января 2020 г. по делу № 2-204/2020 с КГУП «Хабаровские авиалинии» в пользу О.А. Васюкевич была взыскана компенсация морального вреда в размере 1 млн. рублей, услуги представителя в размере 50 тыс. рублей, в пользу С.В. Амосова в размере 1 млн. рублей. Судом при вынесении данного решения было установлено, что ФИО2 и ФИО3 обратились в суд с иском к АО «Хабаровский аэропорт» краевому государственному унитарному предприятию «Хабаровские авиалинии» о взыскании компенсации морального вреда по 15 млн. рублей в пользу каждого, взыскании в пользу ФИО2 услуг представителя в размере 200

тыс. рублей, судебных расходов по проезду и проживанию представителя без уточнения суммы. В обоснование перечисленных требований истцами указано, что ДД.ММ.ГГГГ вследствие аварии самолета L-410с бортовым номером RA-67047 трагически погиб их брат ФИО8 Владельцами указанного самолета являются АО «Хабаровский аэропорт» и КГУП «Хабаровские авиалинии». Руководствуясь справкой о смерти, причинной гибели ФИО8 стала авария воздушного судна. Данная авиакатастрофа вполне возможно произошла из-за виновных действий ответчика, как владельца источника повышенной опасности. Учитывая то, что до наступления ответственности владельца источника повышенной опасности за причинение вреда жизни или здоровью наличие вины не обязательно, однако в данной ситуации ответственность КГУП «Хабаровские авиалинии» должна быть на порядок выше в силу халатного бездействия, способствовавшего возникновению этой трагедии [51].

Решением Октябрьского районного суда г. Орска Оренбургской области от 25 февраля 2019 г. по делу № 2-240/2019 истцу была присуждена компенсация морального вреда в размере 1,2 млн. рублей со стороны АО «Саратовские авиалинии». Суд при принятии данного решения руководствовался следующим: истица (Т.В. Великодная) обратилась в суд с иском к АО «АльфаСтрахование», АО «Саратовские авиалинии» о возмещении морального вреда. В обосновании исковых требований было указано, что ДД.ММ.ГГГГ при выполнении рейса № по маршруту Москва-Орск потерпел крушение самолет, бортовой номер №, принадлежащий АО «Саратовские авиалинии». В результате авиакатастрофы погибли В.С. Анохин и З.М. Анохина. Гражданская ответственность перевозчика АО «Саратовские авиалинии» перед пассажирами воздушного судна в рамках добровольного страхования была застрахована АО «АльфаСтрахование». В связи со гибелью указанных лиц истица испытывает нравственные страдания, в связи с чем, просит в качестве компенсации морального вреда взыскать солидарно с ответчиков АО «Саратовские авиалинии» и АО «АльфаСтрахование»

компенсацию морального вреда в размере 1,2 млн. рублей. В последующем истица заявила об увеличении заявленных требований, согласно которому просила взыскать солидарно с ответчиков АО «Саратовские авиалинии» и АО «АльфаСтрахование» компенсацию морального вреда в размере 3 млн. рублей. Однако суд, исходя из фактических обстоятельств дела, решил удовлетворить компенсацию в размере 1,2 млн. рублей [52].

К числу обязанностей пассажира по договору перевозки пассажиров относятся:

- произвести оплату за проезд. Факт произведенной оплаты подтверждается проездными документами (билетами);
- беречь имущество транспорта. В случаях, когда имущество транспорта было повреждено пассажиром, то перевозчик наделяется правом требования применения к нему мер ответственности (уплаты стоимости утраченного или поврежденного имущества);
- соблюдать установленные правила перевозки. Пассажиры при следовании на железнодорожном транспорте обязаны соблюдать установленные правила, среди которых преобладают правила по соблюдению общественного порядка, правила пользования транспортными средствами, вокзальными помещениями, бережно относиться к имуществу транспортных организаций, не провозить вещи, изъятые из гражданского оборота и т.д. При обнаружении в сданном для перевозки багаже предметов, перевозка которых в качестве багажа запрещена, перевозчик вправе прекратить действие договора перевозки пассажиров и багажа.

За невыполнение или ненадлежащее выполнение перевозчиком и (или) пассажиром своих обязательств, они несут ответственность, предусмотренную ГК РФ и соответствующими транспортными законами и уставами. Так, например, пассажирам запрещается курить на борту воздушного судна. Решением Куйбышевского районного суда г. Омска Омской области от 5 августа 2019 г. по делу № 2-3200/2019 исковые требования ООО

«Авиакомпания «Победа» были удовлетворены в полном объеме, с В.П. Михальчука в пользу истца была взыскана компенсация за причиненные убытки в размере 60 тыс. рублей. Суд при принятии решения установил, что ООО «Авиакомпания «Победа» обратилась в суд с иском, в обоснование требований указало, что 09.05.2019 г. В.П. Михальчук заключил с истцом договор воздушной перевозки рейсом DP472 по маршруту Омск-Москва с датой вылета 22.05.2019. В указанную дату ответчик в установленном порядке прошёл все предполетные процедуры и осуществил посадку на борт воздушного судна с бортовым номером VP-BQB, выполнявшего рейс DP472 по маршруту Омск-Москва с датой вылета 22.05.2019. Руководствуясь актом о нарушении общественного порядка на рейсе DP472 от 22.05.2019 г. в ходе полета сработал детектор дыма, установленный в туалетной комнате из-за курения ответчика. При этом им факт курения не отрицается.

Истец указал, что курение в туалетной комнате воздушного судна угрожало безопасности воздушного судна. После совершения посадки истец был вынужден произвести санитарную обработку туалетной комнаты воздушного судна. Расходы по санитарной обработке составила 60 тыс. рублей, что подтверждается актом от 25.05.2019 г. №.

Курение пассажиров на борту воздушного судна запрещено на основании стандартов перевозки ООО «Авиакомпания «Победа». Объясняется это тем, что курение является одной из причин, создающих повышенную потенциальную и реальную опасность для жизни пассажиров воздушного судна, а также охраняемые интересы общества и государства [53].

### **2.3. Обязательства из договора транспортной экспедиции**

Руководствуясь п. 1 ст. 801 ГК РФ договор транспортной экспедиции – это гражданско-правовое соглашение, по которому одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать



выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Экспедитор исполняет свои обязанности лично, за исключением обязанности по доставке груза.

«Системный анализ пункта 2 статьи 802 Гражданского кодекса Российской Федерации и статьи 10 Федерального закона от 08.11.2008 г. N 25-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», пункта 5 Правил транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 08.09.2006 г. N 554 позволяет сделать вывод, что получение груза от грузоотправителя осуществляется на основании доверенности на право получения товара, документа, удостоверяющего личность, путевого листа, экспедиторской расписки, подтверждающей факт получения экспедитором для перевозки груза от грузоотправителя» [46].

Представляется, что изложенная Арбитражным судом г. Москвы трактовка носит слишком ограниченный характер и не учитывает смысл иных норм Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Так, в п. 4 ст. 4 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» закрепляется обязанность экспедитора выдать клиенту в момент получения груза экспедиторский документ и представить оригиналы договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности. Получается, российский законодатель указывает, что груз может быть получен от клиента-грузоотправителя, при этом иное данное нормой не регламентировано. Возможность получения груза от грузоотправителя, не являющегося клиентом, не исключается.

В соответствии с позицией И.Е. Данилиной «...при таком представлении взаимодействия сторон по договору, как отмечает у законодателя не было необходимости предусмотреть обязанность клиента выдать экспедитору (юридическому лицу) доверенность на получение груза у

грузоотправителя, поскольку грузоотправителем является сам клиент и ему требуется только доверенность от экспедитора водителю, которая бы удостоверяла полномочия водителя на получение груза от его отправителя» [19, с. 37].

В связи с тем, что клиентом может быть, как юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, так и физическое лицо, существует потребность в правовой защите клиента при оказании экспедитором услуг. В этих целях в п. 3 ст. 4 Федерального закона «О транспорт-экспедиционной деятельности» предусматривается обязанность экспедитора, оказывающего услуги клиенту для личных, семейных, домашних или иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, предоставить по его требованию информацию, предусмотренную законодательством РФ о защите прав потребителей [24, с. 85]. Анализируя нормы указанного и ряда других федеральных законов, можно прийти к выводу, что экспедитор в рамках оказываемых услуг физическому лицу-клиенту – обязан предоставить ему информацию о себе и ассортименте услуг [35, с. 248].

Экспедитор должен выдать экспедиторский документ. Руководствуясь п. 5 Постановления Правительства РФ от 08.09.2006 № 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» экспедиторскими документами признаются: «поручение экспедитору (определяет перечень и условия оказания экспедитором клиенту транспортно-экспедиционных услуг в рамках договора транспортной экспедиции); экспедиторская расписка (подтверждает факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя); складская расписка (подтверждает факт принятия экспедитором у клиента груза на складское хранение)».

М.А. Бажина, изучая особенности обеспечения отправки груза экспедитором путем сравнительного анализа законодательства России и ФРГ, приходит к выводу, что «...законодатель предусмотрел механизм защиты

права экспедитора на получение оплаты услуг и учёл возможность применения последним способа обеспечения обязательств – удержание груза, если это оговорено участниками договорных отношений» [7, с. 30].

#### **2.4. Договоры буксировки и договоры об оказании иных транспортных услуг**

Договор буксировки является самостоятельной разновидностью договор возмездного оказания услуг (гл. 39 ГК РФ). Нормативное определение данному договору содержится в Кодексе торгового мореплавания РФ (ст. 225) и Кодексе внутреннего водного транспорта РФ (ст. 88). Так, по договору буксировки одна сторона, именуемая буксировщик, обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно или плавучий объект в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона, именуемая отправителем, обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить ее.

Субъектный состав договора буксировки составляют заказчик (владелец другого суда или плавучего объекта) и исполнитель (владелец буксира или буксирующего плавучего объекта). Характеризуется в качестве консенсуального, возмездного, двустороннего. Исходя из Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности от 04.05.2011 № 99-ФЗ на буксировку судов и иных плавучих объектов требуется получить соответствующую лицензию.

Кодекс торгового мореплавания РФ выделяет две разновидности буксировки:

- морскую буксировку – буксировку судна или иного плавучего объекта на определенное расстояние;
- портовую буксировку – выполнение маневров на акватории порта.

Морскую буксировку изредка именуют экспедиционной, обычно осуществляется для доставки судна или иного плавучего объекта, которые

лишены возможности самостоятельно передвигаться из одного пункта (места) в другой.

Портовая буксировка является весьма востребованной и часто используемой. Для крупных судов заключение договора такой буксировки в подавляющем числе случаев носит императивный характер.

В рамках договора буксировки каждая из сторон обязуется заблаговременно привести свое судно или иной плавучий объект в состояние, годное для буксировки. Буксировка должна осуществляться с мастерством, как того требуют обстоятельства, без перерыва и задержек, за исключением необходимых, и в соответствии с хорошей морской практикой. Кроме того, судно или иной плавучий объект, которые находятся под управлением капитана другого судна или иного плавучего объекта, должны также проявлять заботу о безопасном плавании буксирного каравана.

Кроме тех договорных конструкций, рассмотренных нами ранее в настоящей работе, в сфере транспортных правоотношений функционирует множество других договоров о возмездном оказании услуг, так или иначе сопряженных с транспортным процессом. Подтверждение сказанному можно наблюдать среди различных видов деятельности в транспортной сфере, которые подлежат обязательному лицензированию. Так, Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» предусматривает обязательное наличие лицензии для следующих видов деятельности: «по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров; по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов; по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров; по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов; применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте; применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах; по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального

предпринимателя); по сбору, транспортированию, обработке, утилизации, обезвреживанию, размещению отходов I - IV классов опасности».

Согласно ст. 41 Устава железнодорожного транспорта РФ по инициативе грузополучателя «перевозчик может принимать в соответствии с отдельным договором участие в проверке состояния грузов, их массы, количества мест в случаях своевременной доставки грузов без признаков недостачи, повреждения, порчи или хищения».

Железные подъездные пути, не принадлежащие железным дорогам, могут передавать в собственности железным дорогам, в том числе для их технического обслуживания [57, с. 27].

На воздушном транспорте путем составления договора осуществляются авиационные работы, выполняемые с применением полетов воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей; обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах; аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов и ряд других операций и услуг (ст. 50, 114 и 115 Воздушного кодекса РФ).

На морском транспорте практикуется целый комплекс договоров об оказании транспортных услуг, многие из которых были внесены в Кодекс торгового мореплавания РФ.

Так, нормативным регулирование удостоились правоотношения, сопряженные с лоцманской проводкой судов, осуществляемой для обеспечения безопасности плавания судов и защиты морской фауны (глава VI Кодекса торгового мореплавания РФ). Отдельным образом в Кодексе торгового мореплавания РФ (главы XIII – XIV) регламентируются договор морского агентирования, где одна сторона, именуемая морской агент, обязуется за вознаграждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории; договор морского посредничества, по которому посредник (морской брокер)

обязуется от имени и за счет доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования; договор морского страхования, по которому страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

Более того, руководствуясь ст. 59 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, в границах речных портов разрешается осуществление предпринимательской деятельности субъектами коммерческого сектора, которая регулируется требованиями законодательства о публичных договорах.

Отдельные виды транспортных услуг закреплены в нормах подзаконного законодательства. Например, в Постановлении Правительства РФ от 07.03.1995 г. № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» в перечень услуг, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке осуществляют Правительство РФ и федеральные органы исполнительной власти, предусмотрены, в частности: «перевозки грузов, погрузочно-разгрузочные работы на железнодорожном транспорте; перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и почты на железнодорожном транспорте (кроме перевозок в пригородном сообщении); услуги в транспортных терминалах, портах, аэропортах, оказываемые субъектами естественных монополий, включенными в перечень субъектов естественных монополий в сфере услуг в транспортных терминалах, портах, аэропортах, государственное регулирование которых осуществляется Федеральной антимонопольной службой; аэронавигационное обслуживание воздушных судов на маршрутах и в районах аэродромов» [43].

К числу услуг, по которым органам исполнительной власти субъектов РФ предоставляется право вводить государственное регулирование тарифов и надбавок, относятся транспортные услуги, осуществляемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта и другими хозяйствующими субъектами независимо от организационно-правовой формы, кроме организаций федерального железнодорожного транспорта.

На основании изложенного, можно сделать следующие выводы по второй главе исследования: договор перевозки грузов – это гражданско-правовая сделка, где перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Договор перевозки пассажира, в отличие от договора перевозки грузов, является двусторонним соглашением между перевозчиком и пассажиром. Договор транспортной экспедиции – это гражданско-правовая сделки, по которому одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение установленных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. При этом экспедитор исполняет свои обязанности лично, кроме обязанности по доставке груза. Договор буксировки – это самостоятельная разновидность договора возмездного оказания услуг, где одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно (плавучий объект) в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить её.

## Заключение

На основании проведенного исследования, констатируем, что гражданско-правовая регламентация правоотношений по перевозке грузов, пассажиров и багажа принципиально отличается от иных видов обязательств, возникающих на основании заключенного договора. Достаточно указать, что положениям, регулирующим столь сложные и наиболее практические обязательства российский законодатель посвятил лишь 17 статей (глава 40 ГК РФ «Перевозка», ст. ст. 784 – 800), в связи с этим проводимое исследование представляется актуальным. Кроме того, существование централизованного управления всеми видами транспорта хотя и не исключается некоторыми теоретиками, однако отсутствие консолидированного транспортного законодательства с внушительным количеством ведомственного нормотворчества до сих пор остаётся проблемной темой российского законодательства. Несмотря на то, что все виды транспорта подчиняются единому Министерству транспорта Российской Федерации, а ГК РФ определяет общие положения по перевозкам на всех видах транспорта, ценность единого транспортного законодательства остаётся высокой. Не решает этой проблемы разработанные для каждого отдельного вида транспорта федеральные законы и уставы, регулирующие транспортные правоотношения по отдельности.

Все нормативно-правовые акты, направленные на регулирование общественных отношений в сфере организации и функционирования транспортных организаций, в том числе возникающих между транспортными организациями и их клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными организациями как одного, так и разных видов транспорта, формируют относительно самостоятельную отрасль права, подвергшейся многочисленной критике, – транспортное право.

Им охватываются не только законы и подзаконные акты, но и международные правовые акты, соглашения, в том числе и правовые обычаи.



Классификация договоров по оказанию транспортных услуг допускается по многочисленным критериям: в зависимости от юридической направленности, предмета договора, момента его заключения, права требования исполнения обязательства, оснований заключения договора, характера распределения прав и обязанностей между субъектами, способа заключения договора, его формы и т.д.

Гражданско-правовые отношения по перевозкам пассажиров, грузов и багажа регламентируются не сугубо одним договором, а целой системой договорных обязательств. В подсистеме транспортных договоров, направленных на нормализацию процесса перевозки пассажиров или материальных ценностей, обособляется в самостоятельную группу организационные договоры.

В рамках системы договорного регулирования вместе с договорами, непосредственно регулирующими процесс перемещения (доставки) пассажиров или материальных ценностей, особое значение придаётся договорам, выполняющим иную цель, а именно регламентируют организацию работы (транспортные организационные договоры).

Договор перевозки грузов – это гражданско-правовая сделка, где перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Договор перевозки пассажира, в отличие от договора перевозки грузов, является двусторонним соглашением между перевозчиком и пассажиром.

Договор транспортной экспедиции – это гражданско-правовая сделки, по которому одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение установленных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. При этом экспедитор исполняет свои обязанности лично, кроме обязанности по доставке груза.

Договор буксировки – это самостоятельная разновидность договора возмездного оказания услуг, где одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно (плавучий объект) в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить её.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Абрамова Е.Н., Н.Н. Аверченко, Ю.В. Байгушева. Гражданское право [Текст]: Учебник: в 3-х томах. Том 2. Часть 1, М.: Книжный мир, 2010. – 880 с.
2. Апелляционное определение Челябинского областного суда от 12.05.2017 г. по делу № ГА–003277–02/2017. // URL: <http://bsa.chel-oblsud.ru>.
3. «Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ/CMNI)» (Заключена в г. Будапеште 22.06.2001) // СПС КонсультантПлюс
4. Беспалов Ю.Ф. Договорное право: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности 030501 «Юриспруденция» / Беспалов Ю.Ф., Егорова О.А., Якушев П.А. — Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2017. — 551 с.
5. Белов В. А. Обязательственное право: учебное пособие для бакалавриата и магистратуры / В. А. Белов. — Москва: Издательство Юрайт, 2019. — 425 с.
6. Белов В. А. Гражданское право. Актуальные проблемы теории и практики в 2 т. Том 2 / В. А. Белов; ответственный редактор В. А. Белов. — 2-е изд., стер. — Москва: Издательство Юрайт, 2019. — 525 с.
7. Бажина М.А. Обеспечение отправки груза экспедитором: сравнительный аспект законодательств России и ФРГ// Транспортное право. 2016. № 1. С. 29-31.
8. «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 30.04.2021) // Собрание законодательства РФ. – № 12. – 24.03.1997. – ст. 1383
9. «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)» от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 09.03.2021) // Собрание законодательства РФ. № 32. – 05.12.1994. – 3301

10. «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 09.03.2021) // Собрание законодательства РФ. – № 5. – 29.01.1996. – ст. 410
11. Гражданское право. В 4 т. Т. 1: Общая часть: учеб. для студентов вузов, обучающихся по направлению 521400 «Юриспруденция» и по специальности 021100 «Юриспруденция» / [Ем В.С. и др.]; отв. ред. — Е.А. Суханов. — 3-е изд., перераб и доп. — М.: Волтерс Клувер, 2006. — 720 с.
12. Гонгало Б. М. Предмет гражданского права // Проблемы теории гражданского права / Институт частного права. М., 2003. – 128 с.
13. Гражданское право: учеб.: в 3 т. Т. 2. 5-е изд., перераб. и доп. / отв. ред. Ю.К. Толстой, Н.Ю. Рассказова. — М., 2012. – 777 с.
14. Гражданское право: учеб.: в 3 т. Т. 2 / Е.Н. Абрамова, Н.Н. Аверченко, К.М. Арсланов (и др.); под ред. А.П. Сергеева. — М., 2011. – 880 с.
15. Гражданское право: учеб.: в 3 т. 5-е изд., перераб. и доп. / отв. ред. Ю.К. Толстой, Н.Ю. Рассказова. — М., 2012. Т. 2. – 924 с.
16. Гречуха В.Н. Транспортное право России: учеб. для магистров. — М., 2012. – 583 с.
17. Долинская В.В. Транспортные договоры [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика, 2010. – № 8. – С. 32 – 41.
18. Дозорцев В. А. Один кодекс или два? (Нужен ли Хозяйственный кодекс наряду с Гражданским?) // Вестник гражданского права. 2008. Т. 8. № 4. С. 266 – 267
19. Данилина И.Е. Новые явления в практике транспортно-экспедиционной деятельности // Предпринимательское право. 2009. №4. С.36 – 39.
20. Егiazаров В.А. Транспортное право: учеб. 6-е изд., доп. и перераб. — М., 2008. – 592 с.
21. Елизаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2011. – 608 с.

22. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник. 8-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2015. – 736 с.

23. Закон Самарской области от 18.01.2016 N 14-ГД (ред. от 07.06.2018) «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Самарской области, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Самарской области и признании утратившими силу отдельных законодательных актов Самарской области» (принят Самарской Губернской Думой 22.12.2015) (с изм. и доп., вступившими в силу с 28.06.2018) // «Волжская коммуна». – N 9 (29555). – 19.01.2015

24. Защита прав потребителей в сфере оказания услуг (сравнительно-правовой анализ России и иностранных государств): монография. -М.: Галлея-принт, 2016. – 172 с.

25. «Конституция Российской Федерации» (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // «Российская газета». – № 237. – 25.12.1993.

26. «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок» (вместе с «Дополнительным протоколом») (заключена в г. Варшаве 12.10.1929) (с изм. от 18.09.1961) // СПС КонсультантПлюс

27. «Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)» (Заключена в г. Женеве 19.05.1956) (Вступила в силу для СССР 01.12.1983) (с изм. от 05.07.1978) // СПС КонсультантПлюс

28. «Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г.» (Вместе с «Протоколом о привилегиях и иммунитетах Межправительственной организации... (ОТИФ)», «Едиными правовыми предписаниями к договору о перевозке пассажиров (ЦИВ), грузов (ЦИМ), об

использовании вагонов (ЦУВ), инфраструктуры в обмене (ЦУИ)>, <Едиными правовыми предписаниями об утверждении технических стандартов и принятии предписаний, применяемых к оборудованию (АПТУ), о допуске (АТМФ)>, <Регламентом перевозки опасных грузов (РИД)>, <Стандартами и Предписаниями, относящимися к парку транспортных средств и тяговым транспортным средствам>) (Заключена в г. Берне 09.05.1980) (с изм. от 03.06.1999) // СПС КонсультантПлюс

29. «Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» («Роттердамские правила») (Заключена в г. Нью-Йорке 11.12.2008) // СПС КонсультантПлюс

30. «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 20.04.2021) // Собрание законодательства РФ. – № 18. – 03.05.1999. – ст. 2207

31. «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 08.06.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.06.2020) // Собрание законодательства РФ. – № 11. – 2001. – ст. 1001

32. Коммерческое право: учебник для академического бакалавриата / Б. И. Пугинский [и др.]; под общей редакцией Б. И. Пугинского, В. А. Белова, Е. А. Абросимовой. — 5-е изд., перераб. и доп. — Москва: Издательство Юрайт, 2019. — 284 с.

33. Красавчиков О. А. Организационные гражданско-правовые отношения // Антология уральской цивилистики: 1925–1989: сб. ст. М., 2014. – С. 156 – 165.

34. Красавчиков О. А. Гражданские организационно-правовые отношения // Советское государство и право. – № 10. – 1966. – С. 50 – 57.

35. Ленковская Р.Р. Правовое регулирование перевозок в Российской Федерации. В книге: Стратегии социального развития современного

общества: российские и мировые тренды. Сборник материалов XIV Международного социального конгресса. – 2015. – С.247-249.

36. «Модельный закон о транспортной деятельности» // Принят в г. Санкт-Петербурге 31.10.2007 Постановлением 29-8 на 29-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ // СПС КонсультантПлюс

37. Морозов С.Ю. Транспортное право: учеб. пособие. — М., 2010. – 531 с.

38. Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров/Дисс. на соиск. уч. степени доктора юрид. наук, М. 2012; Бутакова Н.А. Правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов/Дисс. на соиск. уч. степени доктора юридических наук. М. 2016. – 491 с.

39. Маштаков И.В. Гражданские правонарушения, возникающие при перевозке пассажиров железнодорожным транспортом / И.В. Маштаков // Вестник Самарской гуманитарной академии. Серия: Право. – 2016. – № 2. – С. 160 – 165.

40. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 N 395 (ред. от 24.11.2020) «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 17.01.2021) // Собрание законодательства РФ. – 09.08.2004. – № 32. – ст. 3342

41. Постановление Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 N 30 (ред. от 01.07.2010) «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс

42. Постановление Пленума ВАС РФ от 15.04.1992 N 7 «О действии инструктивных указаний Государственного арбитража СССР и Государственного арбитража Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс

43. Постановление Правительства РФ от 7 марта 1995 г. №239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» // Собрание законодательства РФ. – 1995. – №11. – Ст. 997

44. Приказ Минтранса России от 07.08.2015 N 245 (ред. от 28.12.2017) «Об утверждении Правил исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом» (Зарегистрировано в Минюсте России 14.03.2016 N 41393) // СПС КонсультантПлюс

45. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р (ред. от 12.05.2018) «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – № 50. – 15.12.2008. – ст. 5977

46. Решение от 18 ноября 2015 г. по делу № А40-92258/2015 // URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/JE0lk3lSMFHJ/>

47. Решение Центрального районного суда г. Тюмени Тюменской области от 27 мая 2019 г. по делу № 2-3899/2019 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс

48. Решение Кондопожского городского суда Республики Карелии от 30 января 2020 г. по делу № 12-128/2019 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс

49. Решение Демского районного суда г. Уфы Республики Башкортостан от 19 июня 2017 г. по делу № 2-996/2017 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс

50. Решение Миасского городского суда Челябинской области от 22 июля 2020 г. по делу № 2-1508/2020 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс

51. Решение Железнодорожного районного суда г. Хабаровска Хабаровского края от 23 января 2020 г. по делу № 2-204/2020 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс



52. Решение Октябрьского районного суда г. Орска Оренбургской области от 25 февраля 2019 г. по делу № 2-240/2019 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс
53. Решение Куйбышевского районного суда г. Омска Омской области от 5 августа 2019 г. по делу № 2-3200/2019 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс
54. Сырых В. М. Теория государства и права: учебник. 6-е изд. М., 2012. – 704 с.
55. Транспортное право. Общая часть: учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. — М.: Юридический институт МИИТа, 2017. – 259 с.
56. Толстой, Г. К. Гражданское право. Учебник Т. 2. 5-е изд. / Под ред. Ю.К. Толстого, Н.Ю. Рассказовой. Издательский Центр «Академия». 2012 г. – 800 с.
57. Ткаченко Е.В. Правовое регулирование предоставления инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования [Текст] // Журнал российского права. – 2008. – №10. – С. 25 – 30.
58. Транспортное право: учебник для СПО / С.Ю. Морозов. - 5-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2019. – 46 с.
59. Тюпа В.В. Договор перевозки в прямом смешанном сообщении: теоретические и практические аспекты: дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2011. – 163 с.
60. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 23.11.2020) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – № 2. – 13.01.2003. – ст. 170
61. Федеральный закон от 10.01.2003 N 17-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – № 2. – 13.01.2003. – ст. 169
62. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 24.02.2021) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического

транспорта» // Собрание законодательства РФ. – № 46. – 12.11.2007. – ст. 5555

63. Федеральный закон РФ от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 27 (ч. 1). – Ст. 2701.