

**ФГБОУ ВО "Ульяновский государственный университет"**

На правах рукописи



**Федотова Диана Сергеевна**

**ДОГОВОРНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СОВМЕСТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ИСПОЛНИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ  
ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА**

Специальность 12.00.03 - гражданское право; предпринимательское право;  
семейное право; международное частное право

**Диссертация**

**на соискание ученой степени кандидата юридических наук**

Научный руководитель:  
доктор юридических наук,  
профессор  
Морозов Сергей Юрьевич

Ульяновск — 2020

## **Оглавление**

<b>Введение.....</b>	<b>3</b>
<b>Глава 1. Понятие договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа.....</b>	<b>20</b>
1.1. Соотношение понятий «транспортная организация» и «исполнитель транспортной услуги».....	20
1.2. Юридическая конструкция договора перевозки пассажиров и багажа.	43
1.3. Понятие и виды договора о совместной деятельности между исполнителями транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа ...	63
<b>Глава 2. Договоры о совместной деятельности перевозчиков .....</b>	<b>85</b>
2.1. Бронирование как правовое средство блокирования мест на рейс ...	85
2.2. Договор код-шеринга на условиях блокирования мест. ....	114
2.3. Договоры между перевозчиками при осуществлении перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении и межрегиональных и межмуниципальных регулярных автомобильных перевозок. ....	130
<b>Глава 3. Договоры о совместной деятельности с участием владельцев транспортных инфраструктур.....</b>	<b>154</b>
3.1. Понятие договоров между владельцами транспортных инфраструктур	154
3.2. Договоры между владельцами транспортных инфраструктур с участием транспортных операторов .....	170
<b>Заключение.....</b>	<b>180</b>
<b>Список нормативных правовых актов, материалов судебной практики и специальной литературы.....</b>	<b>183</b>

## **Введение**

**Актуальность темы исследования** обусловлена важностью правового регулирования пассажирских перевозок на современном этапе развития российского общества, и проявляется одновременно в нескольких аспектах.

*Социально-экономический аспект.* От слаженности действий исполнителей транспортных услуг зависят быстрота, удобство и безопасность доставки пассажиров к местам работы, учебы и отдыха. Кроме того, хорошо скоординированная совместная деятельность перевозчиков, операторов подвижного состава, владельцев транспортной инфраструктуры, операторов смешанной перевозки позволяет избежать пробок, заторов и иных ненужных скоплений транспортных средств, а также позволяет эффективно использовать транспортную инфраструктуру. Организованное взаимодействие различных видов транспорта при доставке пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении позволяет выполнять бесшовные перевозки, обеспечивающие комфортную пересадку в транспортно-пересадочных узлах. При этом важным инструментом, позволяющим организовать совместную деятельность исполнителей транспортных услуг, является гражданско-правовой договор. Его синергетический потенциал направлен на самоорганизацию действий участников складывающихся отношений, и эффективную защиту прав потребителей транспортных услуг.

*Доктринальный аспект.* Научный интерес к проблемам гражданско-правового регулирования пассажирских перевозок в настоящее время крайне редкое явление. Несмотря на кардинальные преобразования в сфере транспортной деятельности, произошедшей в последние годы, появление новых субъектов транспортного права и новых видов транспорта (внеуличного транспорта), внимание к данной сфере правового регулирования остается крайне низким. К сожалению, в науке гражданского права, пока отсутствует системный взгляд на договоры о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг.

Не выработана единая научно-обоснованная позиция относительно предмета договора, регулирующего складывающиеся при этом отношения. Не исследовано соотношение гражданско-правовых организационных отношений и отношений, складывающихся в процессе совместной деятельности. При этом, по-разному понимается совместная деятельность, а также договор о совместной деятельности. Не выработано определение понятия «транспортная услуга». Имеются доктринальные проблемы определения субъектного состава таких договоров. Используемый в законодательстве и науке термин «транспортная организация» уже не отражает всего многообразия исполнителей транспортных услуг на современном этапе реформирования транспортной отрасли. Требуется выявление и классификация отдельных договоров о совместной деятельности в данной сфере правового регулирования, а также моделирование новых договорных конструкций, приспособленных к реалиям современной действительности. К сожалению, разрозненность интересов различных транспортных ведомств и ассоциаций не позволяют выработать единообразные модели необходимых для адекватного правового регулирования договоров. Одни и те же отношения на разных видах транспорта регулируются по-разному.

Нет единства мнений по поводу правовой природы договора код-шеринга, бронирования мест и их блокирования, а также договоров между владельцами транспортных инфраструктур и др.

*Правотворческий аспект.* Транспортное законодательство о пассажирских перевозках является фрагментарным. Законодательные органы гораздо больше уделяют внимания перевозкам грузов. Так, например, прямое смешанное сообщение пассажиров и багажа практически не урегулировано. Требуется унификация законодательства в сфере договорного регулирования совместной деятельности исполнителей транспортных услуг. Со стороны правотворческих органов необходима ревизия соответствующих нормативно-правовых актов с целью приведения в единообразное состояние

используемой терминологии и наименований договоров с целью избежания путаницы в правоприменении. Примером могут служить такие названия, как «договор об организации перевозок пассажиров» и «соглашение об организации прямого смешанного сообщения», имеющие схожие названия, но различную правовую природу.

*Правоприменительный аспект.* В судебной и иной правоприменительной практике возникает множество проблем в рассматриваемой сфере правового регулирования, возникающих из-за несовершенства действующего законодательства и отсутствия выработанных наукой единых подходов и концепций. Поэтому имеются примеры отсутствия единообразия судебной практики по исследуемым проблемам. Несмотря на то, что более десяти важнейших актов Верховного Суда РФ, судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ и Высшего Арбитражного Суда РФ направлены на единообразие судебной практики в данной сфере правового регулирования, практика судебных органов федеральных округов и арбитражных судов некоторых субъектов РФ свидетельствует о том, что до окончательного решения данной проблемы еще далеко.

**Степень научной разработанности темы.** Правовое регулирование транспортной деятельности находится в центре внимания цивилистов на протяжении многих десятилетий. Наиболее известными учеными, имеющими труды в данной области научных исследований являются Т.Е. Абова, В.К. Андреев, М.И. Брагинский, В.В. Витрянский, В.Н. Гречуха, В.А. Егiazаров, Г.Г. Иванов, А.Л. Маковский, М.С. Орданский, Г.П. Савичев, О.Н. Садиков, М.А. Тарасов, М.Е. Ходунов, Х.И. Шварц, Б.Л. Хаскельберг, А.И. Хаснутдинов, Б.Б. Черепухин и др.

К сожалению, договорному регулированию пассажирских перевозок по сравнению с грузовыми уделялось намного меньше внимания. За последние 20 лет защищено только несколько кандидатских диссертаций, посвященных данной теме, и ни одной докторской. В частности, к числу этих диссертаций

относятся следующие: Зарапина, Л.В. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом в междугородном сообщении (Волгоград, 2005).; Ахундов, Р.А.О. Правовое регулирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Российской Федерации (М., 2005), Машин В.В. Договор воздушной перевозки пассажира (М., 2012); Касаткина А.С. Договор перевозки пассажиров и багажа в международном частном праве (М., 2013); Лернер Б.Е. Гражданско-правовые договоры как средство самоорганизации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте (М., 2013); Дудченко А.В. Гражданско-правовая ответственность по договорам перевозки груза и пассажира (М., 2016), Баглариду М.Ф. Компенсация морального вреда, причиненного пассажиру при воздушной перевозке, по законодательству России и зарубежных стран (2019). Ни в одной из перечисленных работ не рассматривались договоры о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг.

Договоры о совместной деятельности были предметом исследования таких ученых, как Брагинский М.И., Брызгалин А.В., Гришаев С.П., Нам К., Петров Д.А., Савельев А.Б., Тальчиков С.А. и др.

Таким образом, в заявленном аспекте и объеме исследований договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг не проводилось.

**Объектом диссертационного исследования** являются общественные отношения, возникающие при совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа.

**Предмет диссертационного исследования** составляют труды ученых в сфере транспортного права, материалы судебной практики, международные конвенции, законопроекты, отечественные нормативно-правовые акты и нормативно-правовые акты некоторых иностранных государств, характеризующие правовую природу гражданско-правовых договоров, регулирующих отношения совместной деятельности с участием таких

субъектов транспортного права, как перевозчики, владельцы транспортных инфраструктур, операторы железнодорожного подвижного состава.

**Цель и задачи исследования.** Целью диссертации является формирование комплексного научного представления о договорах о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг.

Для достижения названной цели необходимо решить следующие **задачи:**

- выявить соотношение понятий «транспортная организация» и «исполнитель транспортной услуги»;
- определить юридическую конструкцию договора перевозки пассажиров и багажа;
- сформулировать понятие и определить виды договора о совместной деятельности между исполнителями транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа;
- выявить правовую природу бронирования мест на рейс;
- сформулировать авторское определение договора код-шеринга на условиях блокирования мест;
- сформулировать предложения по совершенствованию договоров между перевозчиками при осуществлении перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении и межрегиональных и межмуниципальных регулярных перевозок;
- дать понятие договоров между владельцами транспортных инфраструктур;
- выявить правовую природу между владельцами транспортных инфраструктур с участием транспортных операторов;
- разработать предложения по совершенствованию действующего законодательства Российской Федерации в сфере договорного регулирования организационных отношений, связанных с перевозкой пассажиров и багажа.

**Методологическая основа диссертационного исследования** представлена такими методологическими подходами, как системный и

структурно-функциональный подходы. Для интерпретации правовых текстов и реализации их смыслов применялся герменевтический подход.

В работе использовались такие общенаучные методы как анализ, синтез, индукция, абстрагирование, диалектический метод.

Кроме того, в работе использовались методы правового моделирования, историко-правовой, формально-юридической и сравнительно-правовой. Метод правового моделирования применялся при исследовании и совершенствовании юридических конструкций гражданско-правовых договоров. Так, например, во втором параграфе первой главы сформулированы предложения по совершенствованию юридической конструкции договора перевозки пассажира и багажа, а в первом параграфе второй главы исследована правовая модель договора бронирования.

Историко-правовой метод применялся в параграфе 3 второй главы, посвященной совместной деятельности перевозчиков. В нем исследовались научные труды и нормативно-правовые акты 18-19 в.в., посвященные организации прямых смешанных перевозок и неправосубъектным образованиям перевозчиков.

Формально-юридический метод применялся по ходу всей работы для выработки новых и уточнения имеющихся понятий, выявления признаков правовых явлений, толкования содержания нормативно-правовых предписаний, анализа действующего законодательства. Например, в первом параграфе первой главы на основе выявленных признаков сформулированы понятия «транспортная услуга» и «исполнитель транспортной услуги».

Сравнительно-правовой анализ применялся при исследовании законодательства таких стран, как Англия, Германия, Казахстан, а также Канадской провинции Квебек и актов Европейского Союза.

**Теоретической основой диссертационной работы** послужили труды Т.Е. Абовой, М.К. Александрова-Дольника, С.С. Алексева, А.А. Ананьевой, В.К. Андреева, С.В. Андреева, Г.Б. Астановского, М.А. Бажиной, В.В. Безбаха, В.А. Белова, М.И. Брагинского, А.В. Брызгалина, Н.А. Бутаковой,



А.Г. Быкова, В.А. Вайпана, Л.Ю. Василевской, В.В. Витрянского, А.В. Габова, В.Н. Гречухи, С.П. Гришаева, А.П. Гуляева, В.А. Дозорцева, В.В. Долинской, Н.А. Духно, В.А. Егиазарова, Б.П. Елисеева, Л.Г. Ефимовой, К.П. Змирлова, Г.Г. Иванова, О.Ю. Ильиной, О.С. Иоффе, М.Ф. Казанцева, А.И. Каминки, А.Г. Карапетова, О.В. Карпеева, Д.А. Керимова, С.А. Кмить, Н.М. Коркунова, О.А. Красавчикова, Т.В. Ламм, Ф.М. Лучанского, А.Л. Маковского, А.В. Малько, В.А. Микрюкова, Г.А. Микрюковой, С.Ю. Морозова, К. Нам, А.М. Нолькена, С.Н. Овчинникова, И.С. Петерского, Д.А. Петрова, М.В. Петрухина, К.П. Победоносцева, Е.Б. Подузовой, И.А. Покровского, Д.И. Половинчика, Б.И. Пугинского, О.М. Родионовой, Ю.В. Романца, А.Б. Савельева, Г.П. Савичева, О.Н. Садикова, А.П. Сергеева, С.Л. Ситникова, К.И. Скловского, Е.А. Суханова, М.С. Орданского, С.А. Тальчикова, М.А. Тарасова, Е.В. Ткаченко, Е.М. Хазиевой, Б.Л. Хаскельберга, А.И. Хаснутдинова, С.Е. Хейгетовой, М.Е. Ходунова, А.Ф. Черданцева, Х.И. Шварца, Г.Ф. Шершеневича, Е.Д. Шешенина, И.С. Шиткиной, К.В. Шундикова, В. Якушева

Также потребовалось обращение к трудам таких иностранных авторов, как Sir W.R. Anson, S.J. Beatson, A. Burrows, J. Cartwright, A. Farnsworth, J. McLaughlin, E. Mc Kendrick.

**Нормативную основу исследования** составили международные конвенции в сфере транспортного права, Гражданский кодекс РФ, транспортные уставы и кодексы, а также иные федеральные законы и подзаконные нормативно-правовые акты, регулирующие общественные отношения, заявленные в предмете исследования. В работе использовано 39 действующих нормативно-правовых актов, 7 утративших силу, а также Гражданские кодексы Республики Казахстан, Квебека, Германское уложение, и нормативно-правовые акты Великобритании.

**Эмпирическую базу исследования** составили постановления пленума Верховного суда РФ, иные судебные акты Верховного Суда, Высшего Арбитражного суда, федеральных арбитражных судов.

**Научная новизна работы** состоит в том, что впервые на монографическом уровне сформировано комплексное научное представление о договорах о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг, по перевозке пассажиров и багажа.

При этом в работе:

- даны понятия транспортного процесса, транспортной услуги и исполнителей транспортных услуг;
- обоснована правовая природа договоров о совместной деятельности, как разновидности организационных договоров;
- выявлены виды договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и проведена их систематизация;
- выявлена правовая природа соглашения о бронировании пассажирских мест, договора код-шеринга с блокированием мест, соглашения об организации прямого смешанного сообщения при перевозках пассажиров, договора между владельцами транспортных инфраструктур;
- смоделированы новые договорные конструкции, позволяющие обеспечить гарантии прав пассажиров и усовершенствовать правовое регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг;
- доказано, что в качестве потребителя транспортных услуг может быть не только пассажир, но и перевозчик.

**На защиту выносятся следующие положения:**

1) Доказано, что все организационные договоры являются договорами о совместной деятельности. Следует различать договоры о совместной деятельности, предусматривающие и не предусматривающие объединение вкладов. Определены две подсистемы договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг при перевозках пассажиров, исходя из того, кто является конечным потребителем транспортных услуг (пассажир или перевозчик), ради которых осуществляется совместная деятельность. Совместная деятельность в

интересах пассажира осуществляется только перевозчиками. Соответственно подсистема договоров о совместной деятельности перевозчиков включает в себя: соглашения об организации прямого смешанного сообщения, узловые соглашения, договоры простого товарищества, договоры код-шеринга.

При этом доказана целесообразность применения термина «узловое соглашение» не только к грузовым, но и к пассажирским смешанным перевозкам, поскольку пересадка пассажиров с одного вида транспорта на другой осуществляется в пассажирских транспортных узлах.

Совместная деятельность исполнителей транспортных услуг в интересах перевозчика характеризуется тем, что стороной договора о совместной деятельности в данной сфере непременно будет выступать владелец транспортной инфраструктуры. Соответственно данная подсистема включает в себя в качестве элементов организационные договоры между владельцами транспортных инфраструктур, между владельцем транспортной инфраструктуры и перевозчиком.

2) Используемый в гражданском законодательстве термин «транспортная организация» не в полной мере отражает круг участников договорных отношений о совместной транспортной деятельности. Обоснована необходимость заменить его на термин «исполнитель транспортных услуг». Под исполнителем транспортных услуг в сфере пассажирских перевозок следует понимать лицо, осуществляющее в рамках транспортного процесса на постоянной основе предпринимательскую деятельность по: доставке пассажиров и багажа в пункт назначения; предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование; управлению смешанными перевозками.

В качестве исполнителей услуг могут выступать перевозчики, когда заказчиком (потребителем) выступает пассажир, и владельцы транспортной инфраструктуры, операторы смешанной перевозки (далее – ОСП), когда заказчиками выступают перевозчики.

3) Доказана необходимость совершенствования юридической конструкции договора перевозки пассажира в связи с развитием рынка транспортных услуг. Сформулировано следующее авторское определение договора перевозки пассажира: «По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а при перевозках пассажиров метрополитеном и монорельсовым транспортом соблюдать правила технической эксплуатации внеуличного транспорта, а пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд». Обоснована возможность применения к данному договору специальной договорной конструкции договора в пользу третьего лица.

4) Обоснован вывод о том, что развитие системы договорного регулирования совместной деятельности исполнителей транспортных услуг при перевозках пассажиров должно идти по пути моделирования гражданско-правовых договоров, которые можно применять на любом виде транспорта. При этом, следует исходить из того, что в настоящее время можно выделить три специфических вида перевозки пассажира: 1) на основании договора перевозки пассажира; 2) на основании договора фрахтования; 3) на основании договора перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении. Соответственно для организации каждого из перечисленных договорных видов должна быть предусмотрена договорная конструкция, применимая для регулирования совместной деятельности исполнителей транспортных услуг.

5) Научно обосновано и сформулировано следующее авторское определение договора код-шеринга с условием блокирования мест:

«Договором код-шеринга с условием блокирования мест признается соглашение перевозчиков об организации систематических совместных перевозок пассажиров, в силу которого фактический перевозчик обязуется воздерживаться от бронирования и продажи билетов на определенное договором количество (блок) пассажирских мест на определенные соглашениями рейсы, а договорный перевозчик приобретает право

бронирования и продажи билетов пассажирам на рейсы, выполняемые фактическим перевозчиком».

б) В целях отграничения бронирования мест от их блокирования по договору код-шеринга, определена правовая природа соглашения о бронировании пассажирских мест на воздушном транспорте и на основании выявленных юридически значимых признаков сформулировано авторское определение:

«В силу соглашения о бронировании пассажирских мест воздушный перевозчик обязан воздержаться от предоставления третьим лицам вместимости транспортного средства, закрепленного за пассажиром, до момента регистрации на рейс, осуществляемый на соответствующем участке маршрута перевозки, а пассажир имеет право требовать от перевозчика воздержания от таких действий».

Доказано, что соглашение о бронировании является организационным договором, поскольку направлено на организацию исполнения обязанности перевозчика предоставить конкретное место пассажиру, которая возникает в результате заключения договора воздушной перевозки пассажира. Соглашение о бронировании не может рассматриваться в качестве договора о блокировании мест, который направлен на организацию не только заключения и исполнения будущих договоров перевозки пассажиров, но и на организацию бронирования мест.

7) При организации систематических перевозок пассажиров в прямом смешанном сообщении перевозчики могут заключать соглашения об организации перевозок пассажиров в прямом смешанном сообщении и узловое соглашения. В тех случаях, когда ОСП не участвует в прямой смешанной перевозке, структура договорных связей между исполнителями транспортных услуг образуется посредством трех видов соглашений: 1) договор перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении; 2) узловое соглашение; 3) договор на оказание услуг по пересадке пассажиров.

8) Узловые соглашения организуют не только исполнение договоров перевозки в прямом смешанном сообщении, но и обязательственных правоотношений по пересадке пассажиров. Доказана необходимость применения договора на оказание услуг по пересадке пассажира, который следует сформулировать следующим образом:

«По договору на оказание услуг по пересадке пассажира одна сторона (владелец транспортной инфраструктуры) обязуется предоставить другой стороне (заказчику – перевозчику или оператору смешанной перевозки) инфраструктурные услуги по пересадке с одного вида транспорта на другой трансферного пассажира (выгодоприобретателя), следующего в прямом смешанном сообщении в установленные сроки, а перевозчик обязуется оплатить эти услуги».

9) В случаях участия ОСП в организации прямой смешанной перевозки отношения между оператором и исполнителями строятся на основании рамочного соглашения об организации прямого смешанного сообщения при перевозках пассажиров. В качестве организуемых договоров должны рассматриваться отдельные договоры перевозки пассажиров различными видами транспорта на каждом из участков пути, договоры на оказание услуг по пересадке, а не единый договор перевозки пассажиров в прямом смешанном сообщении.

10) Договор о совместной деятельности владельцев транспортных инфраструктур является организационным гражданско-правовым договором, который может быть, как рамочным, так и не рамочным. Он может быть направлен либо на организацию исполнения субъективной обязанности предоставить инфраструктурную услугу, возникающую из конкретного договора между владельцем транспортной инфраструктуры и перевозчиком, либо из рамочного договора, заключенного между этими же субъектами, который также следует отнести к договорам о совместной деятельности.

Доказано, что договор между владельцами транспортных инфраструктур признать публичным нельзя, поскольку в данном случае: а) отсутствует такой признак публичного договора, как равенство его условий для всех, кто обратился за заключением договора; б) владелец транспортной инфраструктуры не продает товары, не оказывает другому владельцу услуги и не выполняет в его пользу работы, что не согласуется со смыслом ст. 426 ГК; в) у сторон таких договоров нет конфликта интересов, и они изначально направлены на сотрудничество, понуждение к которому противоречит природе таких договоров.

11) Наряду с владельцами транспортных инфраструктур, являющихся операторами отдельных объектов инфраструктуры, может действовать главный оператор, обеспечивающий организацию совместной деятельности операторов и обеспечение непрерывности технологического процесса, оказание соответствующих услуг в транспортном пассажирском узле (морском порту, аэропорту, речном вокзале, автовокзале и т.п.).

Доказана невозможность применения в данном случае конструкции договора о возложении обязанностей исполнителя на третье лицо, поскольку заключается два самостоятельных договора: между главным оператором аэропорта и оператором; между оператором и авиаперевозчиком.

Обоснована перспективность применения договора об организации взаимодействия при управлении пассажирскими вагонами по обезличенной технологии на систематической основе, которые могут быть заключены между владельцами транспортных инфраструктур и операторами железнодорожного подвижного состава.

12) На основе научно обоснованных выводов сформулированы следующие *предложения по совершенствованию действующего законодательства*:

12.1. Изменить редакцию ст. 785 ГК РФ, изложив определение договора перевозки пассажира в соответствии со вторым положением, выносимым на защиту, дополнив его следующими правилами:

«Договором могут быть предусмотрены обязанности перевозчика за вознаграждение осуществить перевозку ручной клади сверх установленной нормы, доставить багаж в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение багажа лицу.

Заключение договора перевозки пассажира, сдача пассажиром багажа, провоз ручной клади сверх установленных норм удостоверяются соответствующими проездными документами (билетом, багажной квитанцией или иным документом, предусмотренным соответствующим транспортным уставом или кодексом либо федеральным законом)».

12.2. Поскольку ОСП может не принадлежать к какому-то конкретному виду транспорта и даже к транспортным организациям, а сами исполнители транспортных услуг могут не вступать в прямые договорные взаимоотношения между собой, а заключать договор только с ОСП, следует внести изменения в ст. 788 ГК РФ, которая предусматривает соглашения о порядке организации прямых смешанных перевозок только между организациями соответствующих видов транспорта. Предлагается изложить данную статью в следующей редакции:

«Договоры о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг, осуществляемой в целях исполнения договора перевозок грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (договора перевозки грузов (пассажиров) в прямом смешанном сообщении), заключаются в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. При этом совместная деятельность исполнителей транспортных услуг (операторов смешанной перевозки, перевозчиков различных видов транспорта, владельцев транспортной инфраструктуры и др.) может охватывать все этапы прямой смешанной перевозки по схеме «от двери до двери» либо может быть ограничена только взаимодействием в узловых пунктах перевалки грузов (пересадки пассажиров).



В случаях, не противоречащих закону, в договорах о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг, охватывающих все этапы прямой смешанной перевозки по схеме «от двери до двери», могут быть предусмотрены условия о единой ответственности организатора смешанной перевозки перед грузоотправителем (пассажиром), единой сквозной ставке, едином расписании».

12.3. Сформулированы следующие положения по совершенствованию действующего законодательства. Следует исключить ст. 799 ГК РФ, а в главу 40 ГК РФ вместо нее внести статью «Договоры о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг» в следующей редакции:

«1. Исполнители транспортных услуг (перевозчики, владельцы транспортных инфраструктур, транспортные операторы) в целях организации и осуществления грузовых и пассажирских перевозок либо транспортировок могут заключать договоры о совместной деятельности с объединением или без объединения вкладов участников, которые могут быть направлены на организацию заключения и исполнения договоров, предусматривающих оказание услуг пассажиру (грузоотправителю) либо перевозчику.

Исполнители транспортных услуг могут заключать такие договоры о совместной деятельности, как соглашение об организации прямого смешанного сообщения при перевозках пассажиров, узловые соглашения, договоры простого товарищества, договоры код-шеринга, договоры между владельцами транспортных инфраструктур, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.

В качестве исполнителей транспортных услуг за исключением случаев, предусмотренных законом, могут выступать коммерческие юридические лица, индивидуальные предприниматели, участники простого товарищества и иных неправосубъектных образований (транспортных союзов, альянсов и т.п.)

Исполнителями транспортных услуг, в частности, могут быть перевозчики, владельцы транспортной инфраструктуры, операторы морских

портов, главные операторы аэропортов и морских портов, операторы подвижного состава, операторы прямой смешанной перевозки.

2 Две и более транспортные организации могут осуществлять совместные перевозки пассажиров в одно и то же время по одному и тому же маршруту на условиях договора код-шеринга, предусматривающего гарантированную возможность одного из перевозчиков закреплять за пассажирами вместимость транспортных средств, принадлежащих другим перевозчикам, и продавать билеты на их рейсы.

Договором код-шеринга с условием блокирования мест признается соглашение перевозчиков об организации систематических совместных перевозок пассажиров, в силу которого фактический перевозчик обязуется воздерживаться от бронирования и продажи билетов на определенное договором количество (блока) пассажирских мест (вместимости) на определенные рейсы, а договорной перевозчик приобретает право бронирования и продажи билетов пассажирам на рейсы, выполняемые фактическим перевозчиком».

**Теоретическая значимость исследования** состоит в том, что его положения в совокупности формируют комплексное научное представление о договорах о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа, посредством: формирования понятия и определения видов таких договоров; определения правовой природы договоров о совместной деятельности перевозчиков, в том числе, на условиях код-шеринга; определения правовой природы договоров о совместной деятельности владельцев транспортных инфраструктур.

Выводы и положения диссертации имеют теоретико-методологическое значение для развития таких разделов гражданского права, как:

- общие положения о договорах;
- перевозка и транспортная экспедиция;
- договоры о совместной деятельности.

**Практическая значимость работы** заключается в том, что разработанные в диссертации предложения:

- внедрены в учебный процесс юридического факультета Ульяновского государственного университета;

- могут быть использованы в практике судебных органов и транспортных организаций;

- сформулированы предложения по совершенствованию действующего законодательства в исследуемой сфере: научно обоснованы новые редакции.

**Апробация результатов работы.** Диссертация выполнена и обсуждена на кафедре гражданского и предпринимательского права ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет».

Апробация результатов исследования также прошла на международных и всероссийских научно-практических конференциях: Современные проблемы и перспективы развития частно-правового и публично-правового регулирования (г. Уфа,) 10-11 апреля 2020 г).

Основные теоретические выводы и положения нашли отражение в 7 опубликованных работах, в том числе 2 – журналах, индексируемых в международных базах Web of Science и Scopus, - 3 в изданиях, рекомендованных ВАК, а также использованы при проведении семинарских занятий по курсу «Транспортное право».

**Структура работы** обусловлена поставленными задачами и состоит из введения, трех глав, разбитых на восемь параграфов, заключения и библиографического списка.

## **Глава 1. Понятие договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа**

### **1.1. Соотношение понятий «транспортная организация» и «исполнитель транспортной услуги».**

Термин «транспортная организация» нередко встречается в гражданском кодексе РФ (например, ст.ст. 513, 788, 790, 791, 793, 799, 923 ГК РФ). Однако, в ГК РФ и иных нормативно-правовых актах данный термин понимается по-разному, либо в отношении соответствующего понятия нет определенности. Так в ст. 4 федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» указывается, что оператор морского порта является транспортной организацией, а в отношении владельца объектов инфраструктуры морского порта такого указания нет. На наш взгляд, использование данного термина является данью традиции, и в современных условиях уже не в полной мере отражает реалии объективной действительности. В названии настоящего исследования мы употребляем понятие «исполнитель транспортных услуг», а не «транспортная организация». Необходимость такого шага попытаемся научно обосновать в рамках данного параграфа.

На наш взгляд, для качественного исследования системы договоров о совместной деятельности между исполнителями транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа, необходимо решить следующие задачи:

1. оценить точность и правильность применения понятия «транспортная организация» в действующем гражданском и ином законодательстве;
2. научно обосновать понятие транспортной услуги;
3. научно обосновать понятие исполнителя транспортной услуги и соотнести его с понятием транспортная организация.

Начнем с того, что в настоящее время единого понимания термина «транспортная организация» ни в науке гражданского права, ни в законодательстве не сложилось. А ведь данное обстоятельство напрямую связано с понятием транспортный договор, которое в свою очередь, также понимается неоднозначно. Одни ученые называют транспортным договором любой договор, в котором принимает участие транспортная организация, другие отмечают, что такое понимание неоправданно расширяет круг транспортных договоров. Так, Е.Д. Шешенин более 50 лет назад писал: «Железные дороги осуществляют деятельность не только по транспортировке грузов и пассажиров, но также производственную деятельность по ремонту путей и сооружений»<sup>1</sup>. По мнению А.В. Бутаковой, договоры на погрузку-выгрузку и ремонт путей сообщения регулируют отношения, связанные с выполнением подрядных работ, несмотря на то, что исполнителем является транспортная организация<sup>2</sup>. В.В. Витрянский утверждает, что к числу транспортных можно отнести договор аренды транспортных средств, договор строительного подряда (строительство железнодорожных подъездных путей)<sup>3</sup>. При этом, автор приходит к выводу об условности понятия «транспортный договор», поскольку критерий участия транспортной организации в таком договоре в качестве стороны не может служить видообразующим признаком. А.И. Хаснутдинов к числу транспортных договоров также относит тайм-чартер, и не относит организационные договоры. По мнению автора, транспортные договоры это не только те, которые регулируют непосредственно перевозку, но и те, в

---

<sup>1</sup> Шешенин Е.Д. О некоторых правовых вопросах проведения экономической реформы на железнодорожном транспорте // Материалы теоретической конференции, посвященной 50-летию Советской власти. Свердловск, 1968. С. 111.

<sup>2</sup> См.: Бутакова Н.А. Роль и значение договора в регулировании отношений мультимодальной перевозки // Гражданское право. 2014. № 1. С. 30 - 33. С. 32.

<sup>3</sup> См.: Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 2-у изд., испр. М., 2003. Статут. С. 7.

которых «перемещение грузов и людей выступает в качестве средства достижения иных хозяйственных целей»<sup>4</sup>.

С.Ю. Морозов сделал попытку дать определение транспортного договора с учетом критического анализа позиций, указанных выше авторов и не только их. В результате предложено ввести еще один критерий, необходимый для выделения транспортных договоров. В качестве такового автор предложил считать наличие неразрывной связи с процессом перевозки. В результате под транспортными договорам предложено понимать такие соглашения сторон, которые направлены на реализацию либо обеспечение процесса доставки грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения с помощью самоходных транспортных средств<sup>5</sup>. Нетрудно заметить, что при такой интерпретации транспортные договоры регулируют общественные отношения, складывающиеся в рамках перевозочного процесса.

Положение дел усугубляется появлением на рынке транспортных услуг новых субъектов, которые задействованы в перевозочном процессе, но непосредственно перевозку не осуществляют. К их числу можно отнести владельцев транспортных инфраструктур, операторов железнодорожного подвижного состава, операторов морского терминала, операторов смешанной перевозки. Усложняются отношения, связанные с участием транспортных экспедиторов. Так, информационное письмо Банка России от 23.01.2019 № ИН-014-12/2 «По вопросу применения понятия «транспортные организации» в сфере железнодорожного транспорта в целях Федерального закона от 10.12.2003 № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле» к числу транспортных организаций относит не только компании, осуществляющие перевозочную деятельность (перевозчиков), но и владельцев транспортных инфраструктур, операторов железнодорожного подвижного состава, транспортно-экспедиционные организации<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> См.: Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: дис. ... д-ра юрид. наук. Иркутск, 1995. С. 28.

<sup>5</sup> См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. С. 46.

<sup>6</sup> Информационное письмо Банка России от 23.01.2019 № ИН-014-12/2 «По вопросу применения понятия «транспортные организации» в сфере железнодорожного транспорта в целях Федерального закона от

Наглядно видны проблемы, связанные с некорректностью применения термина «транспортная организация» применительно к договорному регулированию совместной деятельности одноименных субъектов. Имеется ряд договоров между транспортными организациями, которые к числу договоров о совместной деятельности отнести нельзя. Например, договор буксировки регулирует оказание услуг, а не отношения по совместной деятельности. Сторонами этого договора, как известно, являются две транспортные организации.

Действующее гражданское законодательство, посвященное совместной деятельности транспортных организаций при перевозках пассажира и багажа, еще далеко от совершенства. Так, ст. 799 ГК РФ, посвященная договорам между транспортными организациями, не охватывает всех имеющих на практике случаев соглашений о совместной деятельности таких лиц хотя бы потому, что направлена на регулирование отношений только между организациями, относящимся к разным видам транспорта. Она, например, не охватывает отношения между перевозчиками одного вида транспорта. Кроме того, в основном ориентирована на регулирование отношений перевозчиков между собой и не затрагивает деятельности иных транспортных организаций. Такой вывод можно сделать из анализа примерного перечня таких договоров, который имеется в данной статье. К их числу отнесены узловое соглашение, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие. Положения ст. 799 ГК РФ абсолютно не касаются перевозок пассажиров, а касаются организации работы по обеспечению перевозок грузов.

Единственная статья гражданского кодекса, посвященная организации взаимоотношений транспортных организаций при перевозках пассажиров (ст. 788 ГК РФ), относится только к регламентации прямого смешанного сообщения и ссылается на закон, которого до сих пор нет.

Что касается научных взглядов на понятие транспортной организации, то их палитра велика.

В.А. Вайпан, рассуждая о предмете транспортного права, указывает на существование общественных отношений, связанных с организацией деятельности транспортных предприятий и функционированием транспортной инфраструктуры. При этом, на наш взгляд, происходитвольное или невольное противопоставление транспортных организаций и владельцев транспортных инфраструктур<sup>7</sup>. Аналогичное противопоставление можно наблюдать в диссертации С.Е. Хейгетовой, которая пишет, что необходимо специальное положение, регулирующее взаимоотношения автовокзалов с транспортными организациями<sup>8</sup>. Представляется, что владельцы транспортных инфраструктур с полной уверенностью можно назвать транспортными организациями, поскольку их деятельность теряет смысл, если она осуществляется вне транспортной сферы. Однако, данное утверждение, равно как и понятие транспортная организация, требуют научного обоснования, которое мы попытаемся сделать.

Понятие транспортная организация состоит из двух слов, каждое из которых имеет научно-практический смысл, – «транспортная» и «организация». Рассмотрим каждое из них.

Термин организация является многозначным, поскольку может относиться и к деятельности, и к структуре. В нашем случае данный термин используется во-втором значении. Прежде всего, речь идет о субъекте гражданского права, обладающего организационным единством. Это означает наличие внутренней организованности (устройства) данного лица, которая предполагает существование внутренней структуры, включающей в качестве элементов органы управления<sup>9</sup>. О.А. Красавчиков отмечал, что

---

<sup>7</sup> См.: Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности (лекция в рамках учебного курса «Предпринимательское право») // Предпринимательское право. Приложение «Бизнес и право в России и за рубежом». 2012. № 3. С. 2 - 24. С. 3-4.

<sup>8</sup> См.: Хейгетова С.Е. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. Ростов-на-Дону, 2007. С. 11.

<sup>9</sup> См.: Гражданское право: учеб. В 3 т. Т1. / Е.Н. Абрамова, Н.Н. Аверченко, Ю.В. Байгушева [и др.]; под ред. А.П. Сергеева. – М.: РГ-Пресс, 2010. С. 192. (1008 с.)



структура предполагает также наличие системы существенных взаимосвязей всех структурных подразделений между собой и подчинение их руководящему органу. Это позволяет рассматривать лицо, как организационное целое<sup>10</sup>. Прежде всего, под организацией понимается юридическое лицо, которое относится к числу правосубъектных образований. Юридическим лицам в зависимости от критерия классификации в одном случае противостоят неправосубъектные образования, а в другом – индивидуальные предприниматели и публичные субъекты.

К числу неправосубъектных образований можно отнести простое товарищество, понятие которого также тесно связано с термином организация, но уже в значении деятельности. В юридической литературе советского периода обращалось внимание на то, что организация совместной деятельности лиц является целью договора о совместной деятельности<sup>11</sup>. При этом, нельзя сказать, что организационное единство у неправосубъектных образований совсем отсутствует. Напротив, оно существует за счет образующихся юридических связей между участниками. Однако, как справедливо подчеркивалось в одном из учебников гражданского права еще много десятилетий тому назад, это организационное единство внутреннее. Для всех третьих лиц внешнего единства не существует<sup>12</sup>.

С признаком организационного единства связана проблема отнесения к категории юридических лиц другого рода товариществ – хозяйственных. Ю.А. Тарасенко полагает, что данный признак проявляется в определенной иерархии, соподчиненности органов управления, составляющих структуру юридического лица. Автор отмечает: «Хозяйственное же товарищество лишено какой-либо организационной структуры, поскольку управление его деятельностью осуществляют сами товарищи без образования каких-либо

---

<sup>10</sup> См.: Красавчиков О.А. Сущность юридического лица // Сов. Государство и право. 1976. №1. С. 53.

<sup>11</sup> См.: Комментарий к Гражданскому кодексу РСФСР / Под ред. С.Н. Братуся, О.Н. Садикова. М., 1982. С. 509 (автор - З.С. Беляева).

<sup>12</sup> Гражданское право: Учебник Т. 1 / Под ред. М.М. Агаркова, Д.М. Генкина. М., 1944. С. 220.

органов»<sup>13</sup>. С одной стороны, приведенный и далеко не единственный аргумент свидетельствует о некорректности отнесения хозяйственных товариществ к числу юридических лиц. С другой стороны, отнести их к категории физических лиц тем более невозможно. В сложившейся ситуации правосубъектность полных товариществ и товариществ на вере можно обеспечить только путем отнесения их к категории юридических лиц, что собственно и демонстрирует действующий гражданский кодекс.

Далее следует соотнести понятие транспортная организация и индивидуальный предприниматель. В юридической литературе обоснованно утверждается, что участниками отношений в транспортной сфере являются лица, занимающиеся предпринимательской деятельностью<sup>14</sup>. Однако, предпринимательскую деятельность могут осуществлять не только юридические лица, но и индивидуальные предприниматели. В данном случае наблюдается противопоставление юридических и физических лиц. Индивидуальные предприниматели - это всегда физические лица, и они не могут рассматриваться в качестве организации. Между тем, они являются активными участниками транспортного процесса и могут на договорной основе оказывать услуги по перевозке и иные виды транспортных услуг. Транспортные уставы и кодексы, а также иные федеральные законы при определении понятий перевозчика, фрахтовщика, владельца инфраструктуры, оператора железнодорожного подвижного состава прямо указывают на то, что в их качестве могут выступать не только юридические лица, но и индивидуальные предприниматели. Примерами могут служить п.п. 13 и 22 ст. 2 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического

---

<sup>13</sup> См.: Гражданское право: Актуальные проблемы теории и практики / под общ. Ред. В.А. Белова. – М.: Юрайт-Издат, 2008. С. 273.

<sup>14</sup> См.: Кархалев Д.Н. Защита гражданских прав в транспортных отношениях // Вестник арбитражной практики. 2016. № 3. С. 34 - 39. С. 35.

транспорта»<sup>15</sup>, ст. 2 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»<sup>16</sup>.

В.В. Долинская пишет: «Мы избегаем говорить «транспортная организация», так как в настоящее время возможно оказание этих специфических услуг и индивидуальными предпринимателями»<sup>17</sup>. В целом, с данной позицией следует согласиться. Конечно, следует учитывать положения п. 3 ст. 23 ГК РФ о том, что к предпринимательской деятельности граждан, являющихся индивидуальными предпринимателями, применяются правила ГК РФ, регулирующие деятельность коммерческих юридических лиц. Однако в результате применения данных правил индивидуальный предприниматель не преобразуется в организацию. В этой связи, представляется целесообразным вместо термина «транспортная организация» применять термин «исполнитель транспортных услуг».

В качестве участников транспортного процесса могут выступать также объединения транспортных организаций. К их числу следует отнести транспортные холдинги, концерны, тресты, союзы, консорциумы, картели, синдикаты, пулы и т.п. Примечательно, что в большинстве своем они образуются на основании договоров о совместной деятельности, в частности, на основании договора простого товарищества<sup>18</sup>.

Интересен опыт подобного рода взаимодействия по созданию единого мультимодального цифрового транспортного и логистического пространства на территории РФ в целях цифровой трансформации транспортного комплекса Российской Федерации. Так, при поддержке Минтранса создана ассоциация «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ). Членами ассоциации

---

<sup>15</sup> См.: Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 12.11.2007. № 46. Ст. 5555

<sup>16</sup> См.: Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 13.01.2003. № 2. Ст. 170

<sup>17</sup> Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. № 8. С. 3 - 8. С. 5.

<sup>18</sup> См., например, Брагинский М.И. Договоры, направленные на создание коллективных образований. М. 2004, С. 11, 59-63, 83-85; Иоффе О.С. Обязательственное право М., 1975. С. 769; Савельев А.Б. Договор простого товарищества // Актуальные проблемы гражданского права / под ред. М.И. Брагинского, М., 1998. С. 284.

являются ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии», ОАО «Российские железные дороги», ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы», ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации», НПП «Цифровые радиотехнические системы» и др. Среди задач, которую призвана решать ассоциация, следует выделить повышение уровня безопасности на транспорте, развитие транзитного потенциала Российской Федерации и цифровой инфраструктуры в сфере транспорта.

Таким образом, применение понятия транспортная организация в действующем гражданском законодательстве не отражает в полной мере многообразия складывающихся отношений при организации и осуществлении совместной деятельности. На наш взгляд, более уместным было бы употреблять термин «исполнитель транспортной услуги». Между тем, для этого необходимо, как минимум, дать понятие транспортная услуга, отграничив ее от иных видов услуг. Далеко, не всякие действия, совершаемые транспортными организациями можно квалифицировать как услуги, а те, которые относятся к числу услуг не всегда являются транспортными. Отчасти решение данной проблемы затруднено тем, что в юридической науке не выработано единых взглядов при определении понятий «продукция транспорта», «транспортный процесс», «процесс транспортировки», «транспортное средство», «несамоходное транспортное средство». Имеются разногласия в вопросе классификации видов транспорта.

Слово «транспортная» производно от слова «транспорт», которое, в свою очередь, происходит от латинских слов *trans* - «через» и *portare* - «нести»). О транспорте можно говорить, как об отрасли материального производства. К. Маркс писал: «Люди и товары едут вместе со средствами транспорта, и их езда, их перемещение и есть процесс производства, создаваемый средствами транспорта»<sup>19</sup>. Отличительной особенностью транспорта называют то, что «он не создает новых материальных ценностей

---

<sup>19</sup> Маркс К. Капитал. Т.2. , М., С. 19.

и потому не увеличивает богатства общества. Его продукция – деятельность по территориальному перемещению грузов или людей»<sup>20</sup>. Отмечается, что результат транспортной деятельности неотделим от самого процесса перевозки<sup>21</sup>. Именно перевозочный процесс является продукцией транспорта<sup>22</sup>. Как будет показано далее, такой подход является не вполне точным, поскольку не учитывает существование процесса транспортировки наряду с процессом перевозки.

На наш взгляд, при определении понятия транспортной услуги следует исходить из общего понятия «транспортный процесс», который в качестве составляющих включает в себя такие разновидности, как «перевозочный процесс» и «процесс транспортировки». Именно понятие транспортный процесс использует А.И. Хаснутдинов, обращая внимание на его цикличность (за исключением трубопроводного транспорта) и выделяет три элемента цикла: погрузка, перемещение и разгрузка<sup>23</sup>. При этом, помимо операции по перемещению при грузовых перевозках, в транспортном процессе выделяют начальные и конечные операции, выполняемые в пунктах отправления, перевалки и назначения»<sup>24</sup>. Так, к числу начальных операций можно отнести упаковку и маркировку груза, его взвешивание и погрузку. На конечном этапе выполняются операции с выдачей и раскредитацией груза. Конечно же обращает на себя внимание то обстоятельство, что при пассажирских перевозках содержание транспортного процесса структурно отличается. Но и здесь помимо самой перевозки можно выделить стадию, предшествующую перевозке, и завершающую стадию. Имеется проблема определения и понятия самой перевозки. Если она осуществляется внеуличным транспортом, то под ней понимается не только перемещение

---

<sup>20</sup> Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ЗАО Юстицинформ, 2004. С. 5.

<sup>21</sup> Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР. М.: Юридическая литература, 1973. С. 4.

<sup>22</sup> Экономическое содержание и характеристика транспортной продукции [Электронный ресурс] // URL: <http://5fan.ru/wievjob.php?id=88255>

<sup>23</sup> См.: Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: Дисс. ... доктора юрид. наук. – Иркутск, С.8.

<sup>24</sup> Хаснутдинов А.И. Указ. Соч. С. 3.

пассажира в транспортном средстве, но и его нахождение на территории транспортной инфраструктуры в период между входом и выходом через турникеты<sup>25</sup>. Представляется, что в данном случае следует проводить различие между фактическим перемещением пассажира и установленными правом временными границами оказания услуг по перевозке.

*В любом случае, услуга, которая осуществляется вне рамок транспортного процесса, транспортной не является.*

Говоря о транспортном процессе А.И. Хаснутдинов, исходя из темы своего исследования, охватывает только один из его видов - перевозочный процесс. В настоящее время понятие перевозочного процесса в ст. 2 федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте» сформулировано достаточно широко, как совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом<sup>26</sup>.

Данное определение, с учетом некоторых уточнений, но без искажения смысла, можно использовать применительно к любым видам транспорта. Поэтому данное определение можно модифицировать, заменив слово «железнодорожным» на слова «одним или несколькими видами транспорта». Исходя из того, что совокупность операций представляет собой деятельность, которая, в свою очередь, выражает активное поведение участников перевозочных отношений, система правовых норм о договорах перевозки пассажиров должна содержать такой комплекс правил поведения, который был бы не шире и не уже, чем спектр отношений, складывающихся при реализации перевозочного процесса.

Для того, чтобы юридически обеспечить доставку пассажиров из пункта отправления в пункт назначения, система правовых норм,

---

<sup>25</sup> См.: Федотова Д.С. Договор перевозки пассажира внеуличным транспортом // Транспортное право. 2018. № 3. С. 11.

<sup>26</sup> См.: Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте» // Собрание законодательства РФ. 13.01.2003. № 2. Ст. 169.

посвященных договорам перевозки пассажиров, должна быть способна регулировать не только собственно услуги по перевозке, но и отношения, возникающие на этапе подготовки к перевозке и на этапе ее завершения. Кроме того, данная система должна быть способной регулировать отношения, которые складываются в процессе перевозки, но не охватываются договором перевозки пассажира либо договором фрахтования. При этом, речь идет только о договорных отношениях, складывающихся исключительно в рамках перевозочного процесса. Например, владельцы транспортных инфраструктур состоят в договорных отношениях на протяжении всего процесса перевозки, а потому договор перевозки пассажира и договор между владельцами транспортных инфраструктур функционируют одновременно в рамках одной системы.

Отдельные ученые высказывают мнение о тождественности перевозочного процесса и транспортной услуги. Так, С.Е. Хейгетова дает определение транспортной услуги, которое ничем не отличается от определения перевозочного процесса<sup>27</sup>.

Вместе с тем, ошибочно было бы говорить, что любая услуга, оказываемая в период осуществления перевозочного процесса, является транспортной. Исходя из буквального толкования данного определения, можно, например, прийти к выводу о том, что терминалы для хранения грузов оказывают транспортные услуги, поскольку задействованы в перевозочном процессе. В то же время, терминалы, осуществляющие перевалку груза с одного вида транспорта на другой, являются исполнителями транспортных услуг. В действительности же они осуществляют деятельность в сфере услуг по хранению. В этой связи важной задачей является корректировка определения понятия перевозочного процесса на основании юридически значимых признаков, позволяющих провести четкую грань с процессом, не являющимся перевозочным.

---

<sup>27</sup> См.: Хейгетова С.Е. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. Ростов-на-Дону, 2007. С.7-8.

На наш взгляд, главным из таких признаков, является (объект права требования) *направленность деятельности участника процесса на непосредственное перемещение либо на организацию перемещения материальных объектов в пространстве*. Перевозочный процесс необходим для удовлетворения имущественных потребностей граждан и иных лиц в перемещении материальных объектов в пространстве. Об этом, в частности, свидетельствует ГОСТ Р 51006-96 «Услуги транспортные», согласно которому, под транспортными услугами понимается результат деятельности исполнителя транспортной услуги по удовлетворению потребностей пассажира, грузоотправителя и грузополучателя в перевозках<sup>28</sup>. Сразу же следует отметить, что в настоящее время потребителями транспортных услуг могут быть также транспортные организации, о чем практически не упоминается в юридической литературе. Так, перевозчикам могут оказывать услуги операторы железнодорожного подвижного состава, владельцы транспортной инфраструктуры, другие перевозчики (например, буксировщики). Уточнение круга потребителей транспортных услуг позволяет взглянуть более тщательно проанализировать имущественные потребности каждого из них.

Наиболее очевидными являются потребности грузоотправителя (грузополучателя) и пассажира, которые заключаются в перемещении в пункт назначения. Если соответствующие потребности у названных субъектов отсутствуют, то необходимость в перевозочном процессе теряет всякий смысл. Именно в перемещении заключается интерес потребителей. Вне зависимости от основания, из которого в данном случае возникают права потребителей (закон, договор, обычай), объектом притязаний будет являться доставка в пункт назначения. Пока груз (пассажир, багаж, грузобагаж) не будут доставлены в требуемое место, соответствующая юридическая

---

<sup>28</sup> См.: Постановление Госстандарта России от 25.12.1996 № 703 «О принятии и введении в действие государственного стандарта» // СПС Консультант-Плюс.



обязанность лица (лиц), обеспечивающего (их) перевозочный процесс, выполнена не будет.

Однако, осуществление непосредственной доставки материальных объектов в пункт назначения в современных условиях невозможно без удовлетворения имущественных потребностей самих перевозчиков и иных транспортных организаций. Как было указано выше, транспортный процесс явление сложное, состоящее из множества взаимосвязанных операций, и для того, чтобы достичь конечной цели – доставки в пункт назначения, его участникам приходится достигать ряда ближайших (промежуточных) целей.

Перевозчики для целей осуществления своей деятельности имеют насущную потребность:

- в предоставлении им транспортной инфраструктуры;
- в предоставлении подвижного состава.

Как грузоотправители (грузополучатели), пассажиры, так и перевозчики, часто ощущают потребность во внешнем управлении транспортным процессом.

Имущественные потребности определяют интерес, на основании которого формируется воля для вступления заинтересованного лица в соответствующие гражданские правоотношения. При этом, воля потребителя направлена на получение соответствующей транспортной услуги. Исходя из перечисленных выше видов имущественных потребностей, к числу транспортных следует отнести три вида услуг:

1. услуги по доставке в пункт назначения с помощью самоходных транспортных средств (перевозка, фрахтование, буксировка) и напрямую связанные с ними вспомогательные услуги;
2. инфраструктурные услуги, предоставляемые владельцами транспортных инфраструктур;
3. услуги по управлению перевозками (порожними вагонами), оказываемые транспортными операторами, в том числе экспедиторами.

Следует отметить, что первая группа транспортных услуг зачастую не обходится без оказания так называемых вспомогательных услуг, которые при желании можно выделить в отдельную группу. Спектр таких услуг может быть разнообразен, однако не все из них следует относить к числу транспортных. Если действия, составляющие соответствующую услугу, являются обязанностью пассажира (грузоотправителя, грузополучателя) в рамках договора перевозки, но выполняются за плату перевозчиком или иным лицом, то такая услуга будет транспортной. Так, к числу транспортных вспомогательных услуг можно отнести маркировку и упаковку груза, взвешивание, а также его погрузку (выгрузку). Без этих операций перевозка просто не состоится. Их в любом случае должен выполнить либо грузоотправитель, либо иное лицо на основании договора с грузоотправителем.

Все остальные действия, которые не направлены на исполнение обязательства по перевозке, к числу транспортных услуг отнести нельзя.

Так, обеспечение сохранности грузов и багажа может быть заботой как перевозчика в рамках оказания услуг по договору перевозки, так и транспортного терминала, выступающего в качестве хранителя по договору хранения. Однако, в первом случае обеспечение сохранности груза не свидетельствует о выполнении обязательства исполнителя, поскольку груз может быть не доставлен, а во втором обеспечивает, поскольку объектом права требования является только хранение, но не доставка.

Зачастую к числу транспортных услуг относят сдачу транспортных средств в аренду. Но арендные отношения направлены не на перемещение материальных объектов в пространстве, а на передачу имущества во временное владение и пользование. Услуги здесь нет в принципе.

Что касается второй выделенной нами группы инфраструктурных услуг, то здесь следует согласиться с А.И. Хаснутдиновым в том, что термин

транспортное обязательство является собирательным и в него входит инфраструктурная услуга<sup>29</sup>.

**Вторым видом** транспортного процесса является процесс транспортировки. Его понятие невозможно раскрыть без определения понятий «транспортное средство», «несамоходное транспортное средство» и «транспортировка». Справедливо отмечается, что необходимыми признаками транспортной услуги являются неразрывная связь с эксплуатацией транспортного средства и тесная связь с инфраструктурой<sup>30</sup>.

Единых понятий «транспортное средство» и «несамоходное транспортное средство» нет, хотя они часто используются в действующем законодательстве. Причем, применительно к разным сферам и областям правового регулирования в понятие транспортное средство вкладывают различное значение. Так, применительно к аренде транспортных средств, речь идет только об управляемых транспортных средствах. В обязательствах по перевозке в качестве таковых могут рассматриваться и неуправляемые транспортные средства, к которым можно отнести вагоны. В правилах дорожного движения под транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. К их числу, в частности, отнесены велосипеды, мопеды, мотоциклы, прицепы<sup>31</sup>.

В широком понимании под транспортным средством следует понимать объект, способный с помощью внутренней либо внешней энергии заставлять двигаться иные объекты в пространстве. Виды энергии при этом значения не имеют. Это может быть электрическая, атомная, тепловая, магнитная, механическая, световая, термоядерная, химическая, электромагнитная или биологическая энергия. Источником энергии могут быть также человек либо животное. Если материальный объект может передвигаться в пространстве за

---

<sup>29</sup> Хаснудинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Томск, 1995. С. 40.

<sup>30</sup> См.: Хейгетова С.Е. Указ. Соч. С.8.

<sup>31</sup> См.: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.

счет собственных свойств и внутренних ресурсов, то необходимость в транспортных средствах отсутствует (например, при доставке электроэнергии). Применительно к современным условиям потребность в гужевом транспорте и в применении человеческой силы для доставки пассажиров и грузов предельно мала. С учетом данного обстоятельства можно допустить упрощение и назвать транспортные средства техническим устройством, которое может быть в свою очередь механическим (моторизованным) и немеханическим (немоторизованным). С учетом этого под транспортным средством будем понимать *техническое устройство, способное с помощью энергии заставлять двигаться иные тела в пространстве.*

В правовой науке понятие «транспортное средство» зачастую трактуется более узко с учетом сложившихся традиций и конкретных правовых ситуаций. Так, М.А. Бажина при определении понятия «транспортное средство» предлагает исходить из традиционного понимания видов транспорта, к которым она относит железнодорожный, морской, внутренний водный, автомобильный и воздушный<sup>32</sup>. Как видно из приведенного перечня, автор не включает в него трубопроводный, внеуличный и космический транспорт. Полагаем, что такая позиция уже не в полной мере соответствует правовой действительности. Развитие науки и техники приводит к появлению новых видов транспорта, не вписывающихся в традиционную схему. Например, транспорт на воздушной подушке используется как на суше, так и на воде, как при наличии железнодорожных путей, так и без таковых. Все активнее ведутся разговоры о транспортировке в безвоздушном пространстве, в космосе<sup>33</sup>. Иногда даже выделяют так

---

<sup>32</sup> См.: Бажина М.А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве // Транспортное право. 2017. №1. С. 12.

<sup>33</sup> См.: Ткаченко Е.В. О месте договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в системе обязательств гражданского права // Транспортное право. 2007. № 3. С. 30-31.

называемый вертикальный транспорт (лифты, эскалаторы)<sup>34</sup>, что не является, на наш взгляд, правильным.

Правовое регулирование отношений должно производиться с учетом того, что транспортные средства могут быть самоходными и несамоходными. В качестве примеров несамоходных транспортных средств называют буксируемые суда (лихтеры, баржи), паромы, плавучие краны, дебаркадеры, прицепы и полуприцепы, зерновые бункеры на базе автомобильного шасси, тележки, используемые на подвесных рельсовых дорогах, виброплиты, железнодорожно-строительные машины без тягового привода<sup>35</sup>. В пояснениях к единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС) под несамоходными понимаются транспортные средства, буксируемые другим транспортным средством, толкаемые или ведомые вручную или гужевой тягой<sup>36</sup>. В распоряжении ОАО «РЖД» от 31.12.2014 № 3248р «Об утверждении Регламента организации и осуществления профилактики пожаров на стационарных объектах и железнодорожном подвижном составе ОАО «РЖД» под специальным несамоходным подвижным составом понимаются железнодорожно-строительные машины без тягового привода в транспортном режиме, прицепы и другой специальный подвижной состав, предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог, включаемый в

---

<sup>34</sup> См.: Петрусева Н.А., Коржов В.Ю. Комментарий к Федеральному закону от 23 ноября 2009 г. № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (постатейный) // СПС Консультант Плюс. 2014.

<sup>35</sup> См.: Распоряжение ОАО «РЖД» от 24.01.2017 № 130р «Об утверждении Правил допуска впервые выпускаемого в обращение и эксплуатацию железнодорожного подвижного состава на инфраструктуру ОАО «РЖД» // СПС Консультант Плюс.

<sup>36</sup> Пояснения к единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС) // Официальный сайт Евразийского экономического союза <http://www.eaeunion.org/>, 10.11.2017.

хозяйственные поезда, в том числе жилые вагоны ПМС<sup>37</sup>. Несамходные употребляются как синоним слову немоторизованные<sup>38</sup>.

Несамходное транспортное средство может не относиться к категории подвижного состава. К подвижному составу относятся вагон, кабины фуникулеров и канатных дорог или иное устройство. Состав, именуемый подвижным, охватывает транспортные средства, способные к передвижению под воздействием внешней силы (тяги, толкания). В свою очередь, подвижной состав может быть самоходным и несамходным, в зависимости от того способен ли он передвигаться самостоятельно, либо для приведения его в движение нужны внешние силы (самоходные транспортные средства, человеческая сила). На наш взгляд, следует выделить два вида несамходных транспортных средств: 1) не способные передвигаться ни при каких обстоятельствах; 2) способные к передвижению с помощью приложения внешних сил (тяги, толкания, человеческой силы). Тяга и толкание могут осуществляться с помощью самоходных транспортных средств, гужевого транспорта, и приложений усилий человека.

Наши рассуждения о несамходных транспортных средствах необходимы для характеристики процесса транспортировки, как составляющей транспортного процесса и разграничения понятий перевозка и транспортировка. Это также необходимо и для целей правильного определения круга транспортных услуг. Решение данного вопроса позволяет определить возможность отнесения к числу исполнителей транспортных услуг лиц, осуществляющих транспортировку нефти и газа. В юридической науке высказано мнение о том, что под транспортирующей организацией следует понимать лицо, владеющее и эксплуатирующее систему

---

<sup>37</sup> См.: Распоряжение ОАО «РЖД» от 31.12.2014 № 3248р «Об утверждении Регламента организации и осуществления профилактики пожаров на стационарных объектах и железнодорожном подвижном составе ОАО «РЖД» // СПС Консультант Плюс.

<sup>38</sup> См.: Определение Верховного Суда РФ от 02.11.2018 № 308-ЭС18-17080 по делу № А32-41458/2015 // СПС Консультант Плюс.

нефтепроводов, посредством которой осуществляется транспортировка нефти, переданной отправителями<sup>39</sup>.

Проблемным является вопрос о том, насколько корректно выражение «организации трубопроводного транспорта», которое нередко используется в литературе<sup>40</sup>. Специфика складывающихся отношений заключается, во-первых, в том, что доставка нефти и газа к потребителю осуществляется при помощи несамоходных транспортных средств. Энергоресурсы в данном случае транспортируются по трубопроводу, являющемуся объектом недвижимого имущества. Вместе с тем, следует отметить, что, если деятельность организации напрямую связана с использованием самоходных транспортных средств, то это обстоятельство не превращает ее автоматически в транспортную организацию. Так, уставная деятельность юридического лица может быть связана с предоставлением транспортных средств в аренду с экипажем либо без экипажа. Во-вторых, в процессе транспортировки происходит смешение нефти и газа различных собственников. В-третьих, наблюдается специфика субъектного состава, заключающаяся в том, что транспортирующая организация совпадает в одном лице с оператором нефтепровода (газопровода) и владельцем инфраструктуры.

Названные специфические черты трубопроводного транспорта приводят отдельных ученых к мысли о том, что ни о какой перевозке здесь речи идти не может. Например, В.В. Долинская пишет: «По своей экономической природе это отношения снабжения, оформляющиеся в праве по правилам договора поставки (п. 2 ст. 548 ГК)»<sup>41</sup>. Высказываются также мнения о том, что среди видов транспорта нет места трубопроводному.

Особенности правового статуса субъектов трубопроводного транспорта не позволяют однозначно ответить на вопрос, следует ли договор между

---

<sup>39</sup> См.: Ситников С.Л. Гражданско-правовое регулирование транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов: актуальные проблемы. М.: Юстицинформ, 2012. 184 с.

<sup>40</sup> См., например: Дмитриева А.Б., Илюхина С.С. Особенности уплаты налога на добавленную стоимость при международных перевозках // *Налоги*. 2016. № 1. С. 23 - 26.

<sup>41</sup> Долинская В.В. Транспортные договоры // *Законы России: опыт, анализ, практика*. 2009. № 8. С. 3 - 8.

железнодорожным перевозчиком и оператором нефтепровода считать договором между транспортными организациями. Поэтому, следует исследовать проблему, связанную с возможностью либо невозможностью отнесения организаций трубопроводного транспорта к числу транспортных. Решение данной проблемы лежит в плоскости соотношения понятий «перевозка» и «транспортировка».

В настоящее время имеется два подхода к разграничению данных понятий. Согласно первому подходу различие проявляется в том, что перевозка является услугой, а транспортировка нет. При этом имеется в виду, что услуга - это всегда действие, совершаемое в пользу другого лица. Если действия по перемещению объектов в пространстве производятся в отношении самого исполнителя, то это не перевозка, а транспортировка. Например, если организация собственными транспортными средствами осуществляет доставку груза с одного склада на другой, то это будет считаться транспортировкой.

Согласно другому подходу перевозкой не может считаться перемещение объектов в пространстве без помощи самоходных транспортных средств. Примером может служить трубопроводный транспорт, который следует отнести к категории несамоходных. Вместе с тем, транспорт в любом случае должен использоваться. Иначе отношения, возникающие из соответствующего договора, будут квалифицированы как подряд или купля-продажа, а не как перевозка или транспортировка. Так, не будет считаться перевозкой подъем мебели на определенный этаж, погрузочно-разгрузочные работы<sup>42</sup>. Это пример подрядных работ. Недаром в проекте гражданского Уложения 1910 г. под перевозкой понималось перенос груза, перекачивание бочек, подымание груза на высоту, сплав плотов по реке и т.п.<sup>43</sup>. Примером купли-продажи является доставка электроэнергии

---

<sup>42</sup> См.: Романец Ю. В. Система договоров в гражданском праве России. С. 435.

<sup>43</sup> Разработчики Гражданского уложения в конце XIX — начале XX в. относили к перевозке, а следовательно, и к транспортировке все перечисленные способы доставки груза. См.: Гражданское уложение: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского



от энергоснабжающей организации контрагенту по договору.

Характерной чертой данного подхода является то, что транспортировка рассматривается в качестве услуги. Об этом свидетельствует и действующее законодательство. Примерами могут служить положения ст. 8 Федерального закона от 03.11.2015 № 307-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с укреплением платежной дисциплины потребителей энергетических ресурсов»<sup>44</sup> и п. 6 ст. 2 Федерального закона от 19.07.2018 № 199-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации»<sup>45</sup>.

Сравнив два подхода, мы полагаем, что истина лежит посередине. Транспортировка в зависимости от того кому она приносит пользу может рассматриваться в качестве услуги либо нет. Если она осуществляется в пользу самого исполнителя, то об услуге не может быть и речи. В случае, если пользу получает заказчик, то налицо услуга по транспортировке. Отличие от перевозки, на наш взгляд, следует проводить по двум признакам, взятым вместе или по отдельности. Первый признак – применение либо неприменение для перемещения самоходных транспортных средств. Вторым признаком – наличие либо отсутствие заказчика, т.е. лица, отличного от исполнителя. Отсутствие хотя бы одного из признаков не позволяет квалифицировать действия по перемещению, как перевозку.

Отграничение перевозки и транспортировки от договоров, направленных на выполнение работ и передачу имущества обусловлены признаками услуги. Она в отличие от работ имеет неовещественный результат, а в отличие от действий по передаче имущества имеет невозвратный (необратимый) характер. Таким образом, *транспортировка - это действие по перемещению материальных объектов в пространстве при*

---

уложения. Т. 2 / под ред. И. М. Тютрюмова. СПб., 1910. С. 556—557.

<sup>44</sup> См.: Федеральный закон от 03.11.2015 № 307-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с укреплением платежной дисциплины потребителей энергетических ресурсов» // Собрание законодательства РФ. 09.11.2015. № 45. Ст. 6208.

<sup>45</sup> См.: Федеральный закон от 19.07.2018 № 199-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 23.07.2018. № 30. Ст. 4534.

*помощи несомоходных транспортных средств, осушествляемая в пользу другого лица, либо в пользу исполнителя.*

Сделанные умозаключения позволяют прийти к выводу о том, что деятельность как перевозчика, так и транспортировщика напрямую связана с использованием транспортных средств. Только в одном случае – это самоходные транспортные средства, а в другом несомоходные. Вместе с тем, не всякое использование транспорта позволяет квалифицировать организацию в качестве транспортной. Если транспорт используется во внутрихозяйственной деятельности, то, несмотря, что осуществляется транспортировка грузов либо пассажиров, такая организация транспортной называться не может. Если же речь идет о внешних отношениях организации с иными лицами, и суть этих отношений является предпринимательская деятельность по перемещению объектов с помощью транспортных средств, то такую организацию с уверенностью можно назвать транспортной вне зависимости от вида транспортного средства. В этой связи можно сделать вывод о том, что продукцией транспорта является не только перевозочный процесс, но и процесс транспортировки, осуществляемый в пользу другого лица. *Сказанное позволяет назвать неременный признак исполнителя транспортных услуг – осуствление на постоянной основе предпринимательской деятельности по перемещению объектов в пункт назначения с помощью транспортных средств в пользу третьих лиц.*

### **Выводы:**

1) Используемый в гражданском законодательстве термин «транспортная организация» не в полной мере отражает круг участников договорных отношений о совместной транспортной деятельности. Обоснована необходимость его заменить на термин «исполнитель транспортных услуг»;

2) Под исполнителем транспортных услуг в сфере пассажирских перевозок следует понимать лицо, осуществляющее в рамках транспортного

процесса на постоянной основе предпринимательскую деятельность по: доставке пассажиров и багажа в пункт назначения; предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование; управлению смешанными перевозками.

3) К числу транспортных следует отнести четыре группы услуг:

1. услуги по доставке в пункт назначения с помощью самоходных транспортных средств (перевозка, фрахтование, буксировка) и напрямую связанные с ними вспомогательные услуги;

2. услуги по доставке в пункт назначения с помощью несамоходных транспортных средств (транспортировка);

3. инфраструктурные услуги, предоставляемые владельцами транспортных инфраструктур;

4. услуги по управлению перевозками (порожними вагонами), оказываемые транспортными операторами, в том числе экспедиторами.

## **1.2. Юридическая конструкция договора перевозки пассажиров и багажа.**

Термин юридическая конструкция довольно часто употребляется в юридической литературе. Однако, его единого понимания среди ученых нет. Поэтому, вначале стоит определиться, что вкладывается в понятие «юридическая конструкция договора перевозки пассажиров». Для этого обратимся к признакам, которыми должно обладать данное правовое явление.

О значении юридических конструкций высказывались многие ученые. Отмечалось, что без знания юридических конструкций и умения их распознавать и создавать ни стать, ни быть юристом невозможно<sup>46</sup>, что юридическая конструкция является единицей мышления юриста, что

---

<sup>46</sup> См.: Белов В.А. Гражданское право. Т. 1. Общая часть. Введение в гражданское право. Учебник. 2-е издание, переработанное и дополненное. М., 2008. С. 28.

«история развития юридических конструкций есть ничто иное, как развитие самого права»<sup>47</sup>, и что такие конструкции способствуют «возвышению самого права»<sup>48</sup>. Специалисты в области транспортного права отмечают, что выработку законодательных моделей диктует специфика транспортного процесса<sup>49</sup>. Любая юридическая конструкция представляет собой правовую модель оригинала. Поскольку правовые явления идеальные, то и модель представляет собой идеальное явление, отражающие наиболее значимые признаки оригинала. Это гносеологическая категория<sup>50</sup>.

Нормативная модель служит основой (скелетом), для «крепления» правовых норм<sup>51</sup> и является более глубоким слоем правовой материи по сравнению с нормативным. Она обладает свойством устойчивости, поскольку вырабатывается десятилетиями, а иногда и столетиями, и «сообщают праву стабильность и преемственность»<sup>52</sup>. При этом, нормы с течением времени могут изменяться, а юридическая конструкция остается неизменной. В этой связи стоит согласиться с мнением А.А. Ананьевой о запрете отождествления правовых средств, в том числе правовых норм, и юридических конструкций<sup>53</sup>. Выражение «окостенелые догмы» как нельзя кстати подходит к характеристике этого свойства. Устойчивость ей придает свойство абстракции, поскольку моделирование любой юридической конструкции связано с абстрагированием «от бесконечной совокупности свойств, признаков, отношений исследуемых объектов...»<sup>54</sup>, от всей совокупности несущественных элементов, при отсутствии которых сущность моделирования соответствующего правового явления остается неизменной. Сама же конструкция содержит только наиболее устойчивый набор

<sup>47</sup> См.: Алексеев С.С. Право на пороге третьего тысячелетия. Некоторые тенденции мирового развития – надежда и драма современной эпохи. С. 40.

<sup>48</sup> См.: Иеринг Р. Юридическая техника. М., 2008. С. 68.

<sup>49</sup> Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: монография. Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2014. С. 7.

<sup>50</sup> См.: Черданцев А.Ф. Юридические конструкции их роль в науке и практике // Правоведение. 1972. №3. С. 12.

<sup>51</sup> См.: Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: монография. С. 20.

<sup>52</sup> См.: Сорокина Ю.В., Малиновская В.В. Юридическая конструкция как результат правовой интерпретации // Юридическая техника. 2013. №7. (ч.2). Соч. С. 724.

<sup>53</sup> См.: Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: монография. С. 22.

<sup>54</sup> См.: Черданцев А.Ф. Указ. Соч. С. 240.

элементов «безразличных до определенной степени к своему содержанию»<sup>55</sup>. Данное свойство юридической конструкции не позволяет ее отождествлять с правовыми средствами, поскольку нельзя отождествлять модель с оригиналом. Суть разными понятиями являются «норма права» и юридическая конструкция нормы права, договор и его юридическая конструкция.

Юридическая конструкция является результатом типизации в праве и закрепляет в нормах объективного права «сложившуюся типовую схему, модель поведения»<sup>56</sup>, и предназначена для решения конкретных правовых ситуаций<sup>57</sup>. Поэтому они производны от общественных отношений<sup>58</sup>. Применительно к транспортному праву указывается, что «именно в транспортной сфере система законодательства коррелирует множеству типовых ситуаций, связанных с перевозкой пассажиров, грузов и багажа»<sup>59</sup>. Кроме того, юридическая конструкция отражает существо явления, его смысл. Конечно же конструкция не может существовать без структуры, включающей в себя два и более элемента<sup>60</sup>.

Учитывая, что совершенных определений не бывает, можно за основу взять следующее определение, данное А.А. Ананьевой: «Гражданско-правовая юридическая конструкция – результат мысленного соединения правовых средств (их элементов) либо элементов правоотношений по выверенной типовой схеме в целях решения конкретных гражданско-правовых ситуаций»<sup>61</sup>.

Если проанализировать, как изменялось нормативное определение договора перевозки пассажира в течение последних 120 лет, то можно

---

<sup>55</sup> См.: Хизов В.Е. Недопустимость злоупотребления правом как теоретическая конструкция // Юрист. 2013. №5. С. 41.

<sup>56</sup> См.: Право на пороге третьего тысячелетия. Некоторые тенденции мирового развития – надежда и драма современной эпохи. С. 39.

<sup>57</sup> См.: Алексеев С.С. Восхождение к праву: поиски и решения. М., 2001.

<sup>58</sup> См.: Коркунов Н.М. Лекции по общей теории права. Спб., 1898. С. 348.

<sup>59</sup> См.: Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: монография. Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2014. С. 7.

<sup>60</sup> См.: Костюков А.Н. Муниципально-правовые конструкции // Конституционное и муниципальное право. 2002. №4. С.4.; Овчинников С.Н. Юридическая конструкция в таможенном праве // Правоведение. 2008. №4. С. 125.

<sup>61</sup> См.: Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: монография. С. 37.

сделать вывод о том, что формирование рассматриваемой юридической конструкции происходило поэтапно. На этапе, который можно назвать нулевым, ни о каком договоре перевозке пассажиров и о его конструкции речи не шло в принципе. Наука пыталась выработать понятие перевозки как таковой, безотносительно к ее видам. Причем, вначале перевозка рассматривалась не как услуга, а как работа. Так, в Своде законов гражданских Российской Империи договор перевозки пассажира не выделялся. В ст. 1738 отмечалось, что предметом подряда и поставки могут быть перевозка людей и тяжестей, сухим путем и водою<sup>62</sup>. В этот момент четкого представления о разграничении работ и услуг в российском гражданском праве еще не было.

Далее, на следующем этапе была предпринята попытка сформировать единое универсальное понятие договора перевозки, регулирующего доставку и пассажира, и груза. В ст. 1993 проекта Гражданского Уложения 1914 года дано следующее определение: По договору перевозки перевозчик обязуется за вознаграждение (провозную плату) доставить сухим путем или водою в указанное место пассажиров, либо вверенный ему, перевозчику, отправителем груз и сдать сей последний в месте назначения определенному лицу (получателю)<sup>63</sup>.

Такая ситуация сохранилась до 1964 года, который можно считать началом отсчета процесса формирования нормативной юридической конструкции договора перевозки пассажира, поскольку ГК РСФСР 1922 года определения договора перевозки пассажира не содержал. В ст. 374 ГК РСФСР 1964 года давалось следующее определение: По договору перевозки пассажира 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

---

<sup>62</sup> Кодификация российского гражданского права: Свод законов гражданских Российской Империи, Проект Гражданского уложения Российской Империи, Гражданский кодекс РСФСР 1922 года, Гражданский кодекс РСФСР 1964 года. Екатеринбург: Издательство института частного права, 2003. С. 255.

<sup>63</sup> Там же. С. 550.

обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа<sup>64</sup>.

С этого момента можно говорить о формировании юридической конструкции, обладающей свойством устойчивости. Если судить по развитию нормативно-правовой базы, то определение договора оставалось неизменным и в Основах гражданского законодательства и Союза ССР и республик 1991 года<sup>65</sup> и в действующем гражданском кодексе РФ. Правда, были некоторые отличия в определениях данного договора, даваемого в транспортных уставах, которые не могли повлиять на целостность и устойчивость юридической конструкции договора перевозки пассажира. Так, в ст. 123 УЖД СССР применительно к договору железнодорожной перевозки пассажира добавлена обязанность перевозчика предоставить пассажиру место в поезде согласно купленному билету. В целом, данное определение сущности договора не меняло, поскольку относились лишь к регулярным перевозкам на железнодорожном транспорте.

На современном этапе развития рынка пассажирских перевозок наступило время совершенствования юридической конструкции договора перевозки пассажиров с учетом появления новых видов транспорта, новых субъектов в данной сфере деятельности и изменившихся потребностей пассажиров, как потребителей транспортных услуг.

Для решения этой задачи немаловажным является вопрос о возможности применения специальной договорной конструкции договора в пользу третьего лица к договору перевозки пассажира, поскольку нередкой является ситуация, когда проездные билеты для пассажиров приобретаются другим лицом. В.В. Витрянским выделяются два характерных признака присущие всякому договору в пользу третьего лица: во-первых, в таком договоре должно быть предусмотрено, что должник обязан исполнить свое

---

<sup>64</sup> См.: Гражданский кодекс РСФСР, (утв. ВС РСФСР 11.06.1964) // Ведомости ВС РСФСР. 1964. № 24. Ст. 407 (утратил силу).

<sup>65</sup> См.: Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик (утв. ВС СССР 31.05.1991 № 2211-1) // Ведомости СНД и ВС СССР. 26.06.1991. №26, ст. 733 (утратил силу).

обязательство не кредитору, а третьему лицу (указанному либо не указанному в договоре); во-вторых, третье лицо, в пользу которого должно быть произведено исполнение, наделяется самостоятельным правом требования в отношении должника по договорному обязательству<sup>66</sup>. При этом, третье лицо стороной договора не является<sup>67</sup>. В работе дореволюционного цивилиста А.М. Нолькена отмечалось, что конструкция договора в пользу третьего лица предполагает, что контрагентом «по договору является не третье лицо, а тот, кому дано обещание промитентом, промиссар»<sup>68</sup>. Большинство ученых придерживается мнения о том, что субъективное право у третьего лица возникает с момента, когда он выразил намерение вступить в договорное отношение<sup>69</sup>. Не требуется, чтобы третье лицо, выгодоприобретатель, было названо в момент заключения договора<sup>70</sup>.

Далее рассмотрим ситуацию, когда договор перевозки пассажиров заключается организацией с перевозчиком на перевозку организованной группы лиц. В этом случае в качестве пассажира, как стороны договора, выступает транспортная организация, а лица, входящие в состав организованной группы, должны быть квалифицированы как третьи лица, в пользу которых заключен договор.

Так, приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» устанавливает возможность письменного обращения организаций для резервирования мест организованной группе пассажиров в

---

<sup>66</sup> См. подробнее: Витрянский В.В. Некоторые аспекты учения о гражданско-правовом договоре в условиях реформирования гражданского законодательства // Проблемы развития частного права: Сборник статей к юбилею Владимира Саурсевича Ема. М.: Статут, 2011. С. 288-336

<sup>67</sup> Подобные правила содержатся и в английском законодательстве. См.: Anson Sir William Reynell, Beatson Sir Jack, Burrows Andrew, Cartwright John. Law of Contract. 29th edition. Oxford University Press, 2010. P. 631.; Elliott C., Quinn F. Contract Law. Pearson Education Limited, 2011. P. 270.

<sup>68</sup> См.: Нолькен А.М. Договор в пользу третьих лиц. Опыт теоретического исследования по гражданскому исследованию по гражданскому праву. СПб., 1885. С.9.

<sup>69</sup> См.: Гуляев А.П. Русское гражданское право. Обзор действующего законодательства, кассационной практики Правительствующего Сената и проекта гражданского уложения: Пособие к лекциям 3-е изд, доп. СПб., 1912. С. 238.; Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права (по изданию 1907 г.). М., 1995. С. 313.

<sup>70</sup> Подобное правило прямо закреплено в гражданских кодексах иных государств, например, в ст. 1445 ГК Квебека. См., например: Гражданский кодекс Квебека. М.: Статут, 1999. С. 228.



поездах дальнего следования от 45 до 10 суток до отправления поезда<sup>71</sup>. К такому обращению (заявке) прилагается «список организованной группы пассажиров» с указанием персональных данных каждого из них. Согласно приказу Минтранса России от 05.08.2008 № 120 «Об утверждении форм перевозочных документов на перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа, используемых при оказании услуг населению железнодорожным транспортом» при оформлении проездного документа (билета) для перевозки организованных групп граждан в нем указывается фамилия руководителя группы и реквизиты документа, удостоверяющего его личность<sup>72</sup>.

Следует обратить внимание на то, что названный нормативно-правовой акт обозначает лиц, входящих в организованную группу, пассажирами. В.А. Егиазаров также под пассажиром понимает «лицо, перевозимое на транспорте, не входящее в состав служебного персонала (экипажа) данного транспортного средства и имеющее проездной билет»<sup>73</sup>. Аналогичное определение мы находим в Генеральных условиях перевозки пассажира и багажа авиакомпании «Air France»<sup>74</sup>. Исходя из позиции автора, пассажиром может быть лицо, не участвующее в заключении договора перевозки пассажира. Еще более конкретно по данному поводу свою позицию выразил М.Ю. Челышев. Автор пишет: «Пассажиром является физическое лицо, заказывающее посредством заключения договора пассажирской перевозки транспортную услугу ... , либо лицо, в пользу которого заключен данный договор, т.е. лицо, не заказывающее, но лишь использующее указанную услугу»<sup>75</sup>.

---

<sup>71</sup> См.: Приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» // Российская газета. № 172. 01.08.2014.

<sup>72</sup> См.: Приказ Минтранса России от 05.08.2008 № 120 «Об утверждении форм перевозочных документов на перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа, используемых при оказании услуг населению железнодорожным транспортом» // Российская газета. № 190. 10.09.2008.

<sup>73</sup> См.: Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник. 2-е изд. перераб. и доп. М.: ЗАО «Юстицинформ», 2004. С.141.

<sup>74</sup> См.: Генеральные условия перевозки пассажиров и багажа авиакомпании «Air France» [Электронный ресурс]. // URL: [https://www.hop.com/sites/default/files/pdf/hop-conditions\\_carriage-it.pdf](https://www.hop.com/sites/default/files/pdf/hop-conditions_carriage-it.pdf) (Дата обращения - 05 января 2019).

<sup>75</sup> Гражданское право: учебник: в 3 т. Т.2 / Е.Н. Абрамова, Н.Н. Аверченко, К.М. Арсланов [и др.]; под ред. А.П. Сергеева. М: РФ-Пресс, 2011. С. 537.

Согласно же ст. 786 ГК РФ пассажиром является лицо, заключившее договор перевозки пассажира, и уплатившее за проезд установленную плату. Строго говоря, в качестве стороны договора следует назвать организацию, а не конкретных пассажиров. Правда, в п. 36 Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом указывается, что в организованную группу должно входить не менее 10 человек, оплативших проезд. Из этого следует, что оплата производится каждым пассажиром отдельно. В то же время, проездной документ оформляется на руководителя группы<sup>76</sup>. Кроме того, на практике нередкими являются случаи, когда юридическое лицо оформляет заказанные проездные документы (билеты), оплатив стоимость проезда наличными деньгами или по безналичному расчету не позднее срока, установленного на соответствующем виде транспорта<sup>77</sup>. В частности, О.А. Беляева в качестве примера приводит договор оказания услуг по перевозке работников заказчика в поездах пригородного сообщения (работники заказчика пользуются правом бесплатного проезда, но заказчик оплачивает данные услуги непосредственно пригородным пассажирским компаниям)<sup>78</sup>. В судебной практике такие случаи тоже были предметом рассмотрения. Например, согласно материалов одного из дел, ООО «Зодчий» на основании договора № 4/2011 от 01.01.2011 оплачивал услуги по перевозке своих работников другой стороне ООО «Мой город»<sup>79</sup>.

На наш взгляд, налицо противоречия в законодательстве. Конкретное лицо, входящее в состав организованной группы, становится пассажиром с того момента, когда воспользуется выданным ему проездным билетом и тем самым выразит свое желание вступить в обязательство по перевозке,

---

<sup>76</sup> Т.А. Фаддеева указывает на возможность выписки единого билета на всю группу пассажиров применительно к договору морской перевозки. См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000. С. 323.

<sup>77</sup> См.: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный). Под ред. С.П. Гришаева, А.М. Эрделевского // Подготовлен для справочно-правовой системы КонсультантПлюс, 2007.

<sup>78</sup> Беляева О.А. Корпоративные закупки: проблемы правового регулирования: научно-практическое пособие. М.: ИЗиСП, Юриспруденция, 2018. С. 82.

<sup>79</sup> См.: Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 29.04.2016 № Ф06-24048/2015 по делу № А65-3264/2014 // СПС КонсультантПлюс: Путеводитель по судебной практике.

заместив в нем кредитора. До этого момента у него имеется секундарное право, не обеспеченное субъективной обязанностью. Таким образом, оно является третьим лицом, в пользу которого заключается договор перевозки пассажира.

В рассматриваемом аспекте значимым является вопрос о соотношении договора фрахтования и договора перевозки организованной группы пассажиров. Может быть организацию, заключающую договор для своих сотрудников, следует рассматривать в качестве фрахтователя, а железнодорожного перевозчика в качестве фрахтовщика? Тогда предметом договора будет предоставление вместимости части транспортного средства для перевозки пассажиров. Полагаем, что ответ на поставленный вопрос должен быть отрицательным. Одним из отличий договора фрахтования от договора перевозки пассажиров является то, что он касается нерегулярных перевозок. Доставка пассажиров железнодорожным транспортом осуществляется по заранее установленному расписанию на регулярной основе. Контрагент перевозчика не имеет возможности изменить маршрут движения поезда, а также время отправления и прибытия.

Кроме того, в договоре фрахтования никакой отдельной платы за резервирование мест не взимается. При перевозке же организованных групп пассажиров железнодорожный перевозчик взимает сбор за каждое зарезервированное место. Заключение договора перевозки пассажира, в отличие от договора фрахтования, удостоверяется билетом. В данном случае билет оформляется на старшего организованной группы. Таким образом, речь идет о возможности применения конструкции договора в пользу третьего лица именно к договору перевозки пассажира.

Данная точка зрения находит своё отражение и в действующем отраслевом транспортном законодательстве. Так, ст. 3 КВВТ РФ содержит определение: «пассажир - физическое лицо, заключившее договор перевозки пассажира, или *физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования судна*». Аналогичные определения закреплены и на

морском, воздушном и автомобильном транспорте (п. 3 ст. 177 КТМ РФ п. 2 ст. 100 ВК РФ, п.12 ст. 2 УАТиГНЭТ РФ). Только ст. 2 УЖТ РФ указывает: «пассажир - физическое лицо, заключившее договор перевозки пассажира», но и то, только потому, что договор фрахтования УЖТ РФ не предусмотрен вообще. Таким образом, возможность заключения договора не *самим* пассажиром, а иным лицом *для* перевозки пассажира предусматривается действующим законодательством.

Подтверждается данный подход и судебной практикой, примером чего может служить Решение Арбитражного суда Новосибирской области от 13 июля 2018 г. по делу № А45-15667/2018<sup>80</sup>.

Суть дела сводилась к тому, что автономная некоммерческая организация Тюменской области «Научно-исследовательский институт безопасности жизнедеятельности» (далее – истец, АНО ТО «НИИ БЖД») обратилась в Арбитражный суд Новосибирской области с иском к публичному акционерному обществу «Авиакомпания «Сибирь» (далее - ответчик, ПАО «Авиакомпания «Сибирь») о взыскании убытков в размере 7 959 руб. В обоснование требований истец указал, что 23.01.2018 АНО ТО «НИИ БЖД» был забронирован и оформлен электронный билет (маршрутная карта) на рейс №4569 по маршруту Тюмень-Салехард, для пассажира Тюленева Дмитрия Николаевича. Ответственным перевозчиком указана ПАО «Авиакомпания «Сибирь». Свои обязательства по оплате АНО ТО «НИИ БЖД» выполнила в полном объеме. Однако, указанный рейс впоследствии был отменен, о чем сотрудник АНО ТО «НИИ БЖД» Тюленев Д.Н. был проинформирован в аэропорту. В связи с отменой рейса Тюмень-Салехард, АНО ТО «НИИ БЖД» была вынуждена повторно приобрести электронный билет на рейсы по маршруту: Тюмень-Москва, а также Москва-Салехард, так как прямого рейса из Тюмени в Салехард не было. В результате общая стоимость билетов возросла.

---

<sup>80</sup> Решение Арбитражного суда Новосибирской области от 13 июля 2018 г. по делу № А45-15667/2018 // Официальный сайт Федеральных арбитражных судов РФ [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://ras.arbitr.ru>

Таким образом, в связи с тем, что ПАО «Авиакомпания «Сибирь» не были выполнены обязательства по договору, АНО ТО «НИИ БЖД» были причинены убытки.

При разрешении дела, в мотивировочной части суд указал о том, что довод ответчика относительно того, что стороной договора воздушной перевозки является пассажир – физическое лицо, в связи с чем, перевозчик несет ответственность перед пассажиром, а не перед юридическим лицом, оплатившим перевозку за пассажира, **судом не принимается** на основании следующего. Сославшись на ст. 787 ГК РФ и ст. 104 ВК РФ, в которых содержится определение чартера, суд указал, что каких-либо специальных требований к форме или порядку заключения договора фрахтования глава 40 ГК РФ и ВК РФ не содержат, поэтому, заключение договора регулируется главой 28 ГК РФ. Реализация билетов осуществлена в отношении физического лица - пассажира. Оплатив счет, на регулярный рейс, вылет АНО ТО «НИИ БЖД» тем самым согласилась и приняла публичные условия договора перевозки пассажиров авиакомпании ПАО «Авиакомпания «Сибирь», забронировало за своим сотрудником часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажира, существенные условия тем самым сторонами были согласованы.

Аналогичный подход продемонстрирован в решениях Арбитражного суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 5 апреля 2018 г. по делу № А75-13061/2017<sup>81</sup> и Арбитражного суда Республики Саха (Якутия) от 9 июля 2018 г. по делу А58-4241/2018<sup>82</sup>

Из приведённых примеров явно виден пробел в нормативном регулировании договора перевозки пассажира и необходимость распространения на него конструкции договора в пользу третьего лица.

---

<sup>81</sup> Решение Арбитражного суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 5 апреля 2018 г. по делу № А75-13061/2017 // Официальный сайт Федеральных арбитражных судов РФ [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://ras.arbitr.ru>

<sup>82</sup> Решение Арбитражного суда Республики Саха (Якутия) от 9 июля 2018 г. по делу А58-4241/2018 // Официальный сайт Федеральных арбитражных судов РФ [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://ras.arbitr.ru>

Договора фрахтования в данном случае совершенно недостаточно, так как одним из признаков договора фрахтования является то, что он заключается на нерегулярные рейсы. В вышеуказанных примерах билеты приобретались именно на регулярные рейсы, но в отсутствие правового регулирования судами делался вывод о том, заключённый между авиакомпанией и юридическим лицом договор перевозки пассажира является тайм-чартером, что, строго говоря, не верно.

Еще одним важным вопросом относительно возможности совершенствования юридической конструкции договора перевозки пассажира является вопрос о необходимости вычленения из нее обязательства по доставке багажа в пункт назначения.

Некоторые авторы считают договор перевозки багажа самостоятельным договором. Например, С.О. Лозовская полагает, что договор перевозки пассажира является консенсуальным, в то время как договор перевозки багажа является реальным<sup>83</sup>. Аналогичную позицию применительно к договору фрахтования высказывают В. Микрюков и Г. Микрюкова, также считающие отдельным и реальным договор перевозки багажа<sup>84</sup>. В.В. Мосашвили считает, что такой договор на воздушном транспорте оформляется дополнительным соглашением только после предъявления проездного билета, в котором указывается количество и мест и масса зарегистрированного багажа<sup>85</sup>. Если придерживаться подобной точки зрения, то договор о совместной деятельности будет организовывать каждый раз не один, а сразу два договора: договор перевозки пассажира и договор перевозки багажа.

Это обстоятельство является значимым при совместной организации последовательных рейсов двумя транспортными компаниями. Так, например, пассажир прилетел в аэропорт, где стыкуются рейсы двух авиакомпаний,

---

<sup>83</sup> См.: Лозовская С.И. Особенности перевозки пассажиров и багажа // Закон. 2003. №7. С. 52.

<sup>84</sup> См.: Микрюков В., Микрюкова Г. Договоры пассажирских перевозок // Хозяйство и право. 2012. №2 (41). С. 33.

<sup>85</sup> См.: Мосашвили В.В. Порядок и условия международной воздушной перевозки багажа пассажира // Юридический мир. 2007. №12. С. 19.

заклучивших код-шеринговые соглашения. Его без проблем пересаживают по тому же билету в другой самолет для дальнейшего полета, а вот багаж дальше следовать не может, поскольку в код-шеринговом соглашении стороны не приняли на себя обязательство по совместной последовательной доставке багажа.

На наш взгляд, обязательство по доставке багажа является производным от обязательства по перевозке пассажира и претендовать на самостоятельный договор не может. Представляется, что предпринимается попытка искусственного разделения единой юридической конструкции договора на довольно сомнительных основаниях. Реальность так называемого договора перевозки багажа является надуманной. То обстоятельство, что у перевозчика возникает обязанность доставить багаж с момента его передачи и принимает на себя ответственность за сохранность перевозимой вещи никак не свидетельствует о самостоятельности либо реальности договора. Передача вещей часто происходит в рамках консенсуальных договоров, например, в договоре купли-продажи. При этом, имеются случаи фиксации и оформления такой передачи при помощи письменного документа. Например, в консенсуальном договоре транспортной экспедиции, экспедитор при получении груза выдает клиенту экспедиторскую расписку.

Реализация предложений о разделении юридической конструкции на две самостоятельных представляется нецелесообразной еще и потому, что в результате пострадают права пассажира, являющегося слабой стороной договора. В настоящее время нормативная модель договора перевозки пассажира дает возможность в рамках единого договора требовать исполнения всех обязанностей перевозчика, включая обязанность доставить багаж в пункт назначения и выдать его уполномоченному лицу. Если условие о доставке багажа будет элементом конструкции иного договора, отличного от договора перевозки пассажира, то пассажир потеряет важную гарантию

того, что перевозчик примет у него для доставки багаж<sup>86</sup>. Отсутствие связи с договором перевозки пассажира и отсутствие у перевозчика обязанности заключить самостоятельный договор перевозки багажа в силу принципа свободы договора, может поставить пассажира перед выбором – бросить багаж и осуществить поездку, либо отказаться от поездки вовсе.

Появление законодательства о внеуличном транспорте также послужило одной из причин обращения к юридической конструкции договора перевозки пассажира. В федеральном законе от 29.12.2017 № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – закон о внеуличном транспорте) выделены такие четыре вида внеуличного транспорта, как метрополитен, монорельсовый транспорт, подвесная канатная дорога транспортная (далее - канатная дорога), фуникулер транспортный (далее - фуникулер)<sup>87</sup>. Перевозки данными транспортными средствами имеют свою специфику по сравнению с иными видами транспорта, которые обуславливают особенности субъектного состава, порядка заключения и содержания договора перевозки пассажира.

Внеуличный транспорт отличается от уличного тем, что его инфраструктура расположена в буквальном смысле над или под городскими улицами, либо там, где улиц нет совсем. В любом случае отсутствует одноуровневое пересечение внеуличной транспортной инфраструктуры и дорожного полотна улиц муниципальных образований. При этом, следует обратить внимание на специфику применяемых при таких перевозках средств перемещения пассажиров и транспортной инфраструктуры. К общим чертам таких средств (подвижного состава) следует отнести следующие:

- все они (вагон, кабина или иное устройство) законом о внеуличном транспорте отнесены к транспортным средствам;

---

<sup>86</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. С. 323-324.

<sup>87</sup> См.: Собрание законодательства РФ. 01.01.2018. № 1 (Часть I). Ст. 26.



- перемещение подвижного состава осуществляется при помощи электротяги.

Использование электротяги в качестве движущей силы ставит вопрос о возможности отнесения отношений, связанных с перевозками монорельсовым транспортом, канатной дорогой и фуникулерами, к сфере регулирования федерального закона «Устав автомобильного транспорта и наземного городского электрического транспорта» (далее - УАТиНГЭТ). Следует обратить внимание, что перечисленные виды внеуличного транспорта являются электрическими и большинство из них наземные. Перевозки пассажиров с использованием данного подвижного состава осуществляются по графику, т.е. по расписанию. Казалось бы, действие устава должно распространяться на упомянутые виды внеуличного транспорта, однако этого не так. В сферу УАТиНГЭТ попадает только уличный транспорт и это не случайно, поскольку при регулировании перевозок пассажиров, осуществляемых внеуличным транспортом, следует учитывать их специфику.

Отличия между видами внеуличного транспорта можно отметить следующие. Так, если перевозки метрополитеном и монорельсовым транспортом осуществляются поездами (электричками), то при перевозках канатной дорогой и фуникулером используются кабины (вагоны).

Различают однопутные фуникулеры с одним вагоном, однопутные с двумя вагонами и двухпутным разъездом для вагонов, и двухпутные фуникулеры с двумя вагонами без разъездов. Для движения вагонов используются либо один, либо два тяговых каната. Отсюда и название фуникулера от итальянского слова «фаникула», что означает «веревка». Устройство путей сообщения при этом различное. Для метрополитена это двухрельсовый путь, для монорельсового транспорта – это ходовая балка, расположенная на эстакаде, для фуникулера - это рельсовый путь либо эстакада, для подвесной канатной дороги – это несуще-тяговый канат на опорах.

В п.2 ст. 3 закона о внеуличном транспорте дано несколько своеобразное понятие перевозки. Под ней понимается нахождение пассажира во внеуличном транспорте с момента его входа на станцию внеуличного транспорта через пропускной пункт до момента его выхода со станции внеуличного транспорта включительно. На наш взгляд, данное определение отличается неточностью. Представляется, что в нем дано определение не самой перевозки, а временных границ перевозочного процесса. Перевозка является составляющей перевозочного процесса, который включает в себя также начально-конечные операции. В качестве примера и аналогии здесь можно привести положения ст. 2 федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», в котором под перевозочным процессом понимается совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом<sup>88</sup>.

Данное обстоятельство ставит вопрос о моменте заключения договора перевозки пассажира внеуличным транспортом. Следует ли считать момент входа на станцию через пропускной пункт моментом вступления рассматриваемого договора в законную силу? Споры о моменте заключения договора перевозки пассажира велись еще в советское время. А.Г. Быков, Д.И. Половинчик и Г.П. Савичев утверждали, что договор считается заключенным с момента входа пассажира в транспортное средство. На этом основании делался вывод о реальности договора перевозки пассажиров<sup>89</sup>. Одним из оппонентов данной точки зрения выступил В.В. Витрянский, по мнению которого договор является консенсуальным даже в том случае, когда пассажир приобретает билет, находясь уже в транспортном средстве. В подобных ситуациях, - утверждает ученый, - речь идет об особом порядке

---

<sup>88</sup> См.: Собрание законодательства РФ. 13.01.2003. № 2. Ст. 169.

<sup>89</sup> См.: Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР. М.: Юридическая литература, 1973. С. 121.

заключения договора и о совпадении момента его заключения и исполнения<sup>90</sup>.

Действительно, договор перевозки пассажира в целом, и договор перевозки пассажира внеуличным транспортом не может быть квалифицирован иначе, как консенсуальный. Заключение реального договора всегда связан с передачей вещи. Но можно ли считать конклюдентные действия пассажира по приобретению проездного билета акцептом или таких действий для вступления договора в силу недостаточно? Может быть для заключения договора перевозки пассажира внеуличным транспортом нужен фактический состав, который помимо факта приобретения билета включает факт прохода через турникет? Представляется, что, приобретая билет, пассажир выражает согласие с условиями оферты и именно с этого момента соглашение двух сторон можно считать достигнутым. В свое время Х.И. Шварц, полемизируя с П.В. Канновским, обоснованно отмечал, что правоотношения между пассажиром, купившим билет и перевозчиком возникают еще до входа пассажира в транспортное средство<sup>91</sup>.

Действия по проходу через турникет являются субъективным правом пассажира, которое возникло из уже заключенного договора. При этом, пассажир может воспользоваться данным правом, а может его не реализовывать. В любом случае речь здесь идет об исполнении, а не о заключении договора. Данные выводы соотносятся с п. 3 ст. 12 закона о внеуличном транспорте, в котором прямо указывается, что заключение договора перевозки пассажира подтверждается проездными документами.

Между тем, формулировка п.2 ст. 3 закона о внеуличном транспорте создает некоторую неопределенность в вопросе о том, следует ли считать любое нахождение пассажира с момента входа и выхода через турникеты услугой по перевозке? Если пассажир находился на территории

---

<sup>90</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: «Статут», 2003. С. 210-211.

<sup>91</sup> См.: Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М.: Юридическая литература, 1966. С. 177; Канновский П.В. Организация и планирование автомобильных перевозок. М.: Изд-во МКХ РСФСР, 1954. С. 300.

транспортной инфраструктуры, а услуга по его перемещению не состоялась, то должен ли он ее оплачивать? Должен ли он вообще рассматриваться в качестве пассажира, или является пешеходом, гуляющим по перрону<sup>92</sup>. Подобного рода ситуации уже были предметом рассмотрения судебных органов. Так, Пролетарским районным судом города Твери по делу № 2-270/2012 от 01 марта 2012 года рассмотрен иск гражданина, которого пропустили через турникеты на перрон, чтобы он мог встретить свою жену с электрички и помог донести ей вещи, но обратно его выпускать без оплаты услуг по проезду не стали. Суд пришел к выводу, что истец пассажиром не является и волю заключить договор перевозки не изъявлял. Таким образом, действия контролеров, препятствовавших обратному проходу истца через турникет, носили неправомерный характер и нарушили его право на передвижение. В этой связи суд вынес решение о запрете контролерам требовать от лиц, встречающих пассажиров с поездов пригородного сообщения, приобретения билета на услуги по перевозке, которая реально не осуществлялась.

Следует отметить, что действующее законодательство предоставляет перевозчику множество возможностей взимать плату с пассажира за услуги, которые на самом деле не оказывались. К числу таковых следует отнести продажу невозвратных билетов, овербукинг и др. Так, пройдя через турникет в метрополитене пассажир уже не имеет права требовать возврата провозной платы по той причине, что он не осуществил поездку по причинам, не зависящим от перевозчика. В данном случае следует квалифицировать действия пассажира как односторонний отказ от перевозки. На это, в частности, указывается в п. 3 ст. 12 закона о внеуличном транспорте. Вместе с тем, на наш взгляд, законность требований перевозчика в данном случае не означает их справедливости. Получение денежных средств за то, что должник не выполнил, вряд ли соответствует эквивалентно-возмездным

---

<sup>92</sup> См.: ОАО ЦППК: Правовые аспекты проезда // Интернет: [https://pikabu.ru/story/oao\\_tsppk\\_pravovyye\\_aspektyi\\_proezda\\_1912276](https://pikabu.ru/story/oao_tsppk_pravovyye_aspektyi_proezda_1912276) (дата обращения 11.07.2018)

началам, свойственным гражданско-правовым отношениям. Как отмечал М.И. Бару, «эквивалентность – высшая или максимально возможная при нормальных условиях степень возмездности»<sup>93</sup>.

В ст. 12 закона о внеуличном транспорте сформулировано определение договора перевозки пассажира, которое несколько отличается от определения, данного в ст. 786 ГК РФ. По данному договору перевозчик обязуется перевезти пассажира от станции отправления до станции назначения внеуличного транспорта с использованием принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании подвижного состава внеуличного транспорта и объектов инфраструктуры внеуличного транспорта, а пассажир обязуется оплатить перевозку или перевозку и провоз ручной клади сверх установленных норм.

Отличия норм закона о внеуличном транспорте и ст. 786 ГК РФ проявляются в следующем. Уточнено, что перевозка может осуществляться только между станциями внеуличного транспорта. Законодатель таким образом подчеркивает, что перевозки внеуличным транспортом осуществляются по заранее установленному графику. Транспортные средства должны принадлежать перевозчику на праве собственности или ином законном основании. Перевозчик и владелец транспортной инфраструктуры здесь совпадают в одном лице, поэтому договор о предоставлении услуг по использованию транспортной инфраструктуры не заключается.

К числу наиболее существенных отличий следует отнести то, что в новом определении отсутствует обязанность перевозчика перевезти багаж. В обязанности пассажира входит оплата провоза ручной клади сверх установленных норм. Как указывалось выше, еще с советских времен ведется спор по поводу самостоятельности обязательств по перевозке багажа. Например, О.С. Иоффе считал, что доставка багажа производится по

---

<sup>93</sup> См.: Бару М.И. Понятие и содержание возмездности и безвозмездности в советском гражданском праве // Учен. Зап. Харьков. Юрид. ин-та. Харьков, 1959. Вып. 13. С. 37 и след., 40-41.

самостоятельному договору, отличному от договора перевозки пассажиров<sup>94</sup>. Отголоски данной дискуссии слышатся и по сей день<sup>95</sup>. Теперь на данную дилемму налагается проблема правовой квалификации обязательства по оплате провоза ручной клади сверх установленных норм.

В любом случае определение договора перевозки пассажира, данное в ст. 786 ГК РФ уже не является точным, а юридическая конструкция данного договора совершенной. И выхода здесь может быть два. В первом случае следует дополнить определение, данное в названной статье, обязанностью перевозчика доставить ручную кладь пассажира, которая превышает установленную норму. При этом к обязанностям пассажира добавить оплату ручной клади сверх установленной нормы. Однако, в этом случае определение, данное в ГК РФ, будет перегруженным. На наш взгляд, следует пойти иным путем и сформулировать ст. 786 ГК РФ в следующей редакции:

*1. По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется по заданию заказчика (пассажира или иного лица) перевезти пассажира в пункт назначения, а при перевозках пассажиров метрополитеном и монорельсовым транспортом соблюдать правила технической эксплуатации внеуличного транспорта, а заказчик обязуется уплатить установленную плату за проезд.*

*Договором могут быть предусмотрены обязанности перевозчика за вознаграждение осуществить перевозку ручной клади сверх установленной нормы, доставить багаж в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение багажа лицу.*

*2. Заключение договора перевозки пассажира, сдача пассажиром багажа, провоз ручной клади сверх установленных норм удостоверяются соответствующими проездными документами (билетом, багажной квитанцией или иным документом, предусмотренным соответствующим транспортным уставом или кодексом либо федеральным законом).*

---

<sup>94</sup> См.: Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975. С.628

<sup>95</sup> См., например: Гражданское право. Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. М., 1997. С. 407.

### 1.3. Понятие и виды договора о совместной деятельности между исполнителями транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа

Вопросы правового регулирования совместной деятельности, в том числе в транспортной сфере, не раз освещались на страницах юридической литературы. Так, еще в 1908 году А.И. Каминка приводил Нарышкинские железные дороги в качестве примера простого товарищества<sup>96</sup>. Сама совместная деятельность на протяжении последнего столетия в науке и в законодательстве трактовалась по-разному. Часто она связывалась только с деятельностью, осуществляемой в рамках простого товарищества. Иногда трактовалась достаточно широко, когда под совместной деятельностью подразумевалась «деятельность двух или более субъектов права, направленная на достижение общехозяйственной цели»<sup>97</sup>. В качестве основного инструмента регулирования совместной деятельности всегда рассматривались гражданско-правовые договоры.

Договоры об организации совместной деятельности нашли широкое распространение в мировой практике. Так, например, в английском праве разновидностями такого договора выступают соглашение о партнерстве (partnership agreement)<sup>98</sup> и меморандум об объединении (memorandum of association)<sup>99</sup>. Причем, первое из перечисленных соглашений, может иметь сходные черты как с российским корпоративным договором, так и с договором простого товарищества. В ГК Квебека говорится о «договоре товарищества». Понятие простого товарищества гражданского права (Vertrag der einfachen Gesellschaft) дано в § 705 Германского гражданского уложения, согласно которому участники «... взаимно обязуются определенным в

---

<sup>96</sup> См.: Каминка А.И. Договор товарищества // Право. 1908. №12. С. 677.

<sup>97</sup> См.: Советское гражданское право. Часть II. Издание третье. / Отв. ред. В.А. Рясенцев. М.: Юридическая литература, 1987. С. 364.

<sup>98</sup> См. об этом, например: The Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) (Heritage Partnership Agreements) Regulations. 2014 // URL: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2014/550/introduction/made> (дата обращения: 28 апреля 2017 г.); Companies Act, 2006; Gower's Principles of Modern Company Law. London: Sweet & Maxwell Ltd, 1997. P. 13, 81.

<sup>99</sup> См.: Companies Act, 2006 // URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2006/46/section/29> (дата обращения: 28 апреля 2017 г.).

договоре способом содействовать достижению общей цели»<sup>100</sup>. В гражданском кодексе Республики Казахстан содержатся положения о консорциуме, как о договоре о совместной деятельности (ст. 228 ГК РК). Под консорциумом понимается «временный добровольный, равноправный союз (объединение) на основе договора о совместной хозяйственной деятельности, в котором юридические лица объединяют те или иные ресурсы и координируют усилия для решения конкретных хозяйственных задач»<sup>101</sup>. Нормы о договорах простого товарищества (договорах о совместной деятельности) содержатся также в гражданских кодексах Республики Армения (гл. 55)<sup>102</sup>, Республики Беларусь (гл. 54)<sup>103</sup>, Кыргызской Республики (гл. 57)<sup>104</sup>, Республики Молдова (гл. XXVII)<sup>105</sup>, Республики Таджикистан (гл. 52)<sup>106</sup>, Туркменистана (гл. 27)<sup>107</sup>, Республики Узбекистан (гл. 53)<sup>108</sup>, Украины (гл. 77)<sup>109</sup>, и в гл. 52 Модельного Гражданского кодекса для государств – участников СНГ<sup>110</sup>.

Договоры о совместной деятельности по праву России весьма многообразны и встречаются не только в сфере гражданско-правовых отношений. Так, О.Ю. Ильина утверждает, что «сама семья как институт семейного права есть не что иное, как договор о совместной

<sup>100</sup> Цит. по Безбах В.В. Гражданское и торговое право зарубежных стран. М.: 2004. С.115.

<sup>101</sup> Лившиц Н.Э. Гражданский кодекс Республики Казахстан: Комментарии. СПб.: Юридцентр-пресс, 2002. С. 322.

<sup>102</sup> Гражданский кодекс Республики Армения от 17. Июня 1998 года № ЗР-239 [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=2998](http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=2998)

<sup>103</sup> Гражданский кодекс Республики Беларусь от 7 декабря 1998 года № 218-3 [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=1822](http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=1822)

<sup>104</sup> Гражданский кодекс Кыргызской Республики (часть вторая) от 5 января 1998 года №1 [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=53#](http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=53#)

<sup>105</sup> Гражданский кодекс Республики Молдова от 6 июня 2002 года №1107-XV [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=3244](http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=3244)

<sup>106</sup> Гражданский кодекс Республики Таджикистан (часть вторая) от 11 декабря 1999 года №885 [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=2165#](http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=2165#)

<sup>107</sup> Гражданский кодекс Туркменистана от 17 июля 1998 года №294-I [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=2363#](http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=2363#)

<sup>108</sup> Гражданский кодекс Республики Узбекистан (часть вторая) от 29 августа 1996 года №256-I [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=771#](http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=771#)

<sup>109</sup> Гражданский кодекс Украины от 16 января 2003 года №435-IV [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=8896#](http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=8896#)

<sup>110</sup> Модельный Гражданский кодекс для государств – участников содружества Независимых Государств (часть вторая: раздел 4. Отдельные виды обязательств) // Официальный сайт Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ. [Электронный ресурс] / Режим доступа: [https://iacis.ru/baza\\_dokumentov/modelnie\\_zakonodatelnie\\_akti\\_i\\_rekomendacii\\_mpa\\_sng/400](https://iacis.ru/baza_dokumentov/modelnie_zakonodatelnie_akti_i_rekomendacii_mpa_sng/400)



деятельности»<sup>111</sup>. На основании договора простого товарищества может создаваться «семейный бизнес»<sup>112</sup>.

К числу договоров о совместной деятельности традиционно относят договор простого товарищества (ст. 1041 ГК РФ). Е.Б. Подузова выделяет две его разновидности - страховой пул и договор инвестиционного товарищества, корпоративный договор (ст. 67.2 ГК РФ)<sup>113</sup>. Также к разновидностям простого товарищества относят межкредиторское соглашение (ст. 309.1 ГК РФ)<sup>114</sup>, договор горного товарищества<sup>115</sup>. В гражданском законодательстве предусмотрено применение правил о договоре простого товарищества к отношениям залогодержателей, передавших залог в управление (п. 6 ст. 356 ГК РФ). Однако следует отметить, что правильность данной нормы ставится под сомнение<sup>116</sup>.

Встречаются в правоприменительной деятельности и такие договоры о совместной деятельности, как договор о совместном финансировании, договор о взаимопомощи и др. К этой же группе относят и корпоративный договор<sup>117</sup>. К.И. Скловский квалифицирует продюсерский договор, как договор о совместной деятельности<sup>118</sup>.

---

<sup>111</sup> См.: Ильина О.Ю. Современная российская семья как договор простого товарищества // Семейное и жилищное право. 2019. № 1. С. 16.

<sup>112</sup> См.: Архипов Б.П. Предприятие как предмет общей собственности супругов // Законодательство (право для бизнеса). 2005. №10. С. 33; Слепакова А.В. Семейное право: курс лекций. М., 2005.

<sup>113</sup> См.: Подузова Е.Б. Договор простого товарищества как форма организации и ведения совместной деятельности: проблемы теории и практики. С. 80.

<sup>114</sup> См.: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22 ноября 2016 г. № 54 «О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации об обязательствах и их исполнении» // СПС КонсультантПлюс; Попкова Л.А. Договор синдицированного кредита: правовая природа и содержание // Законы России: опыт, анализ, практика. 2016. № 2. С. 69 - 74.

<sup>115</sup> Глава 3 проекта Федерального закона «Об особенностях совместной деятельности в сфере недропользования и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (подготовлен Минприроды России, не внесен в Государственную Думу, текст по состоянию на 21 декабря 2016 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>116</sup> См.: Витрянский В.В. Реформа российского гражданского законодательства: промежуточные итоги. М.: Статут, 2016.

<sup>117</sup> См.: Гребенюк М.А. О правовой природе корпоративного договора // Baikal Rrsearch Journal [электронный научный журнал Байкальского государственного университета], 2017. Т. 8. №3 // URL: <http://brj-bguep.ru>. (дата обращения: 20 апреля 2017 г.)

<sup>118</sup> См.: Скловский К.И. Продюсерский договор и простое товарищество // Закон. №11. 2007. С. 197.

Также можно выделить договоры о создании юридического лица<sup>119</sup>, учредительный договор (п. 1, 2 ст. 52 ГК РФ). Уместным в данном случае привести высказывание О.С. Иоффе о том, что к договорам о совместной деятельности относятся как договоры, направленные на создание «... организации, становящейся самостоятельным юридическим лицом, так и не приводящие к образованию юридических лиц»<sup>120</sup>.

В авторском праве выделяются договоры о создании произведения, соглашения об использовании произведений<sup>121</sup>.

В транспортной сфере в качестве договоров о совместной деятельности можно рассматривать договор об организации перевозок грузов (ст. 798 ГК РФ), узловое соглашение (ст. 799 ГК РФ), договор на централизованный завоз (вывоз) грузов (ст. 799 ГК РФ), договор код-шеринга, договоры между владельцами транспортных инфраструктур. В настоящее время на автомобильном транспорте в соответствии с федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>122</sup> применяются договоры простого товарищества. До вступления в законную силу данного закона возникали судебные споры по поводу возможности участия нескольких перевозчиков – сотоварищей в конкурсе на организацию регулярных перевозок общественным транспортом<sup>123</sup>, и возникали вопросы, связанные с

---

<sup>119</sup> См.: Федеральный закон от 08.02.1998 г. № 14-ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью» // Собрание законодательства РФ. 16.02.1998. № 7. Ст. 785; Федеральный закон от 26.12.1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» // Собрание законодательства РФ. 01.01.1996. № 1. Ст. 1.

<sup>120</sup> Иоффе О.С. Обязательственное право. С. 769.

<sup>121</sup> См.: Дозорцев В.А. Творческий результат. Система правообладателей. Интеллектуальные права. М., 2003. С. 311.

<sup>122</sup> См.: Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2015. № 29 (ч. I). Ст. 4346.

<sup>123</sup> См.: Определение Верховного Суда РФ от 14 августа 2014 г. по делу № 309-ЭС14-217, А60-26172/2013 // СПС Консультант Плюс.

ограничением конкуренции<sup>124</sup>. На практике встречаются и иные договоры. Так, Президиум ВАС РФ рассмотрел дело, касающееся договора между железной дорогой и «Демиховским машиностроительным заводом», согласно которому в целях обеспечения пассажирских перевозок в пригородном сообщении вагонами дорога осуществляла финансирование проекта по созданию мощностей для выпуска 534 вагонов<sup>125</sup>.

Имеется ряд договоров по организации совместной деятельности в иных сферах.

Проблема соотношения договоров о совместной деятельности и договора простого товарищества не раз находилась в центре внимания цивилистов, но решалась в зависимости от позиций авторов по-разному. Одни авторы высказывались за то, что договор простого товарищества является разновидностью договоров о совместной деятельности<sup>126</sup>, другие полагают, что их нельзя соотносить как род с видом, поскольку это разные типы договоров<sup>127</sup>. Третьи считают, что простое товарищество является разновидностью договора о совместной деятельности. А.Б. Савельев, например, настаивает на том, что объединение вкладов является необходимым признаком договора простого товарищества, но не для договоров о совместной деятельности<sup>128</sup>. М.И. Брагинский соглашается с В.С. Емом и Н.В. Козловой в том, что употребление словосочетания «совместная деятельность» в определении договора простого товарищества (ст. 1041 ГК РФ) не является поводом для того, чтобы исключить возможность существования иных видов договоров о совместной деятельности<sup>129</sup>. По

---

<sup>124</sup> См.: Петров Д.А. Соглашения о совместной деятельности как правовая форма конгломератной экономической концентрации // Конкурентное право. 2016. № 2. С. 28 - 32. С. 29.

<sup>125</sup> См.: Постановление Президиума ВАС РФ от 09.01.2002 № 2715/01 // СПС Консультант Плюс.

<sup>126</sup> См.: Шиткина И.С. Холдинги: правовое регулирование и корпоративное управление: научно-практ. Издание / И.С. Шиткина. М.: Волтерс Клувер, 2006. С. 91.

<sup>127</sup> Савельев А.Б. Договор простого товарищества в российском гражданском праве. С. 283.

<sup>128</sup> Там же.

<sup>129</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга пятая. В 2-х томах. Т.1. Договоры о займе, банковском кредите и факторинге. Договоры, направленные на создание коллективных образований. М.: Статут, 2006. С. 594.

мнению авторов, категорию «совместная деятельность» в данном случае необходимо трактовать как совместные действия товарищей<sup>130</sup>.

Вместе с тем высказана в литературе и точка зрения, согласно которой договор простого товарищества одновременно регулирует организационные и имущественные отношения<sup>131</sup>. Причем, О.С. Иоффе полагал, что объединение имущественных вкладов характеризует любое обязательство по совместной деятельности<sup>132</sup>. Действительно, о том, что условие о соединении вкладов является существенным для договора простого товарищества, свидетельствуют положения ст. ст. 1041 и 1042 ГК РФ. Из этого же исходит и судебная практика. Например, в Постановлении ФАС Поволжского округа от 13.12.2007 по делу № А12-4431/07-С66 указано, что договор о совместном осуществлении пассажирских перевозок между ООО «Волтакс-2» и «Волтакс-Альянс» признан незаключенным ввиду отсутствия условия об объединении вкладов<sup>133</sup>. Аналогичная позиция отражена и в Постановлении Федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа<sup>134</sup>. Обязанность объединить вклады, помимо прочего, может повлечь применение сторонами договора простого товарищества в целях определения существенных условий правил о договорах купли-продажи, аренды, подряда и т.п.<sup>135</sup>. Однако следует понимать, что обязанность по внесению вкладов должна рассматриваться как «обязательство перед самим собой»<sup>136</sup>. Президиум ВАС РФ указал на эту особенность договора простого товарищества, подчеркнув, что у сторон имеется обязанность соединить вклады и совместно

---

<sup>130</sup> См.: Гражданское право. Т. 2. Полутом II / Под ред. Е.А. Суханова. М., 2000. С. 300.

<sup>131</sup> Брызгалов А.В. Договоры о совместной деятельности // Право и экономика. 1994. № 11 - 12. С. 5.

<sup>132</sup> См.: Иоффе О.С. Избранные труды: в 4 т. Т. III. Обязательственное право. СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс» С. 732. (837 с.)

<sup>133</sup> См.: Постановление ФАС Поволжского округа от 13.12.2007 по делу № А12-4431/07-С66 // СПС «Консультант-Плюс». Судебная практика.

<sup>134</sup> См.: Постановление ФАС Северо-Кавказского округа от 24 февраля 2005 г. № Ф08-284/2005 // Архив ФАС Северо-Кавказского округа.

<sup>135</sup> См.: Романец Ю.В. Договор простого товарищества и подобные ему договоры (вопросы теории и судебной практики) // Вестник ВАС РФ. № 12. 1999. С. 7.

<sup>136</sup> См.: Петрухин М.В. Договор участия в долевом строительстве объектов недвижимости: проблемы правового регулирования / М.В. Петрухин. М.: Инфотропик Медиа, 2012. С. 47.

действовать, но отсутствуют обязательства по передаче чего-либо одним товарищем другому в собственность<sup>137</sup>.

Между тем, имеется множество различных договоров, предусматривающих достижение единой цели, но не предусматривающих объединение вкладов. Например, договоры между владельцами транспортных инфраструктур являются многосторонними, поскольку цель участников таких соглашений одна – организация исполнения договоров перевозки грузов (пассажиров) по территории соответствующих инфраструктур. Однако, такие договоры предусматривают объединение усилий участников, но не вкладов. Другими примерами подобных договоров о совместной деятельности могут служить узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов, договоры об организации перевозок грузов и др.

На наш взгляд, следует согласиться с предложением А.Б. Савельева выделять две группы договоров о совместной деятельности – предусматривающие объединение вкладов и не предусматривающие такого объединения. Кстати говоря, ГК Украины содержит главу 77 «Совместная деятельность», которая построена по такому же принципу, где договор простого товарищества лишь разновидность договоров о совместной деятельности. Причем, данному договору противопоставляются договоры, не предусматривающие объединение вкладов<sup>138</sup>. Таким образом, объединение вкладов не является обязательным признаком договоров о совместной деятельности.

Согласованная цель является существенным условием любого договора о совместной деятельности. Ю.В. Романец выделяет группу общецелевых договоров, к которым относит, в частности, договор простого

---

<sup>137</sup> См.: Брагинский М.И. Договоры, направленные на создание коллективных образований. М.: Статут, 2004. С. 94.

<sup>138</sup> Гражданский кодекс Республики Украина : закон Респ. Украина № 435 IV от 16 янв. 2003 г. (в ред. от 05.04.2017) [Электронный ресурс]. URL: <http://meget.kiev.ua>.

товарищества<sup>139</sup>. В таких договорах каждый участник одновременно является и активным и пассивным субъектом в отношении других участников<sup>140</sup>. Действующее законодательство не требует, чтобы цель непременно была хозяйственной. В литературе высказано мнение о том, что общей целью договора простого товарищества служит извлечение прибыли<sup>141</sup>. Данное утверждение является довольно спорным. В ГК РФ установлено лишь правило о том, чтобы цель не противоречила закону. Представляется, что такое правило справедливо для всех договоров о совместной деятельности.

Для договорного регулирования совместной деятельности особую роль играют правовые связи взаимодействия. В данном конкретном случае речь идет о взаимодействии между такими субъектами права, как физические и юридические лица. Когда у вступающих во взаимоотношения по перевозке лиц существуют противоположные цели и налицо синналагма, то такие связи взаимодействия являются конфликтными. При совпадении целей образуются кооперативные связи, в большей степени свойственные открытым самоорганизующимся системам.

Единство целей участников договора простого товарищества позволяет квалифицировать его как многосторонний. Эта характеристика позволяет его отграничить от двусторонних договоров, построенных по принципу «ты мне – я тебе»<sup>142</sup>. Последние могут именоваться договорами о сотрудничестве либо о взаимопомощи, но при этом к договорам о совместной деятельности относиться не могут. В частности, по данному признаку отграничивается договор участия в долевом строительстве, где цели сторон разные<sup>143</sup>. Достижение общей цели является основанием для прекращения договора о совместной деятельности.

---

<sup>139</sup> См.: Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России. 2-е изд. М.: Норма; ИНФРА-М, 2015. С. 478.

<sup>140</sup> См.: Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. СПб., 1908. Т.1. С. 278, 388.

<sup>141</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга пятая. В 2-х томах. Т.1. Договоры о займе, банковском кредите и факторинге. Договоры, направленные на создание коллективных образований. С. 600.

<sup>142</sup> См.: Петерский И.С. Сделки и договоры. М., 1929. С. 8.

<sup>143</sup> См.: Постановление Президиума ВАС РФ от 22.05.2007 г. №14691/06 // Вестник ВАС РФ. 2007.№8. С. 144.

Отметим, что высказаны позиции о том, что многосторонним является договор, в котором имеются три и более стороны<sup>144</sup>. Исходя из данной логики не может быть договора простого товарищества, в котором участвуют два участника. Как указано выше, при квалификации договора в качестве многостороннего следует исходить не из количества его участников, а из направленности их прав и обязанностей, и единства интереса<sup>145</sup>. Справедливо отмечается, что в силу общности цели договора интерес любого участника «является не только его личным интересом: в исполнении договора заинтересованы все другие его участники»<sup>146</sup>. Кроме того, следует учитывать, что при вхождении в договор нового участника он не меняет своей квалификации<sup>147</sup>.

Следует обратить внимание, что многосторонним является любой организационный договор. Отсюда возникает вопрос о том, любой ли организационный договор в силу его многостороннего характера можно назвать договором о совместной деятельности? Прежде всего, следует отметить, что договор простого товарищества является организационным<sup>148</sup>. Следует согласиться с С.П. Гришаевым в том, что он создает организационные предпосылки для заключения товарищами иных договоров<sup>149</sup>. М.И. Брагинский полагает, что организационные отношения являются элементом договора простого товарищества<sup>150</sup>. Е.Б. Подузова, отмечая организационный характер договора простого товарищества со

---

<sup>144</sup> См., например: Гришаев С.П. Инвестиционные товарищества. Новое в законодательстве о договоре простого товарищества // СПС Консультант Плюс; Советское гражданское право. Часть II. Издание третье. / Отв. ред. В.А. Рясенцев. М.: Юридическая литература, 1987. С. 367.

<sup>145</sup> См.: Ламм Т.В. Многосторонние договоры в гражданском праве: дис. ... канд. юрид. наук. С. 45.

<sup>146</sup> См.: Советское гражданское право. Часть II. Издание третье. / Отв. ред. В.А. Рясенцев. М.: Юридическая литература, 1987. С. 368.

<sup>147</sup> См.: Тальчиков С.А. Договор простого товарищества в гражданском праве России: исторические традиции и современность: монография. Москва: Проспект, 2015. С. 84. (184 с.)

<sup>148</sup> См.: Колиева А.Э. Договор простого товарищества в деятельности крестьянских (фермерских) хозяйств и иных сельскохозяйственных производителей // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса., 2019, февраль №1(46). С. 370.

<sup>149</sup> См.: Гришаев С.П. Указ. Соч.

<sup>150</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга пятая. В 2-х томах. Т.1. Договоры о займе, банковском кредите и факторинге. Договоры, направленные на создание коллективных образований. С. 596.

ссылкой на судебную практику<sup>151</sup>, указывает на его неимущественную направленность, как на конститутивный признак<sup>152</sup>. С данной позицией следует согласиться.

Справедливо отмечается, что организационный характер договора о совместной деятельности требует применения строго определенных способов обеспечения обязательств<sup>153</sup>. Имеется ввиду, что не все способы обеспечения обязательств здесь пригодны в силу того, что сами обязательства носят неимущественный характер. Так, например, невозможно начислить пени, поскольку невозможно определить сумму, на которую они должны начисляться. Неприменим в данном случае и задаток, поскольку отсутствует денежное обязательство, в счет которого он выдается. Имеется проблема и с определением убытков, а именно размера реального ущерба.

Взгляды на предмет договора о совместной деятельности высказывались неоднозначные. Так, в одном из учебников гражданского права советского периода утверждалось, что предметом данного договора<sup>154</sup> является тот имущественный результат, на достижение которого направлена совместная деятельность участников<sup>155</sup>. С таким утверждением согласиться сложно. Если признать его верным, то договоры о совместной деятельности нельзя квалифицировать как организационные, что, на наш взгляд, было бы ошибочным шагом. Представляется, что предметом любого договора, в том числе и этого, является деятельность его сторон (участников). В данном случае, речь идет о деятельности по организации усилий для достижения общей цели. Именно координация действий участников составляет смысл договора простого товарищества, а не созданный объект либо полученная

---

<sup>151</sup> См.: Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 20 августа 2013 г. № ВАС-8174/13 по делу № А70-3394/2012; Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 9 декабря 2014 г. № Ф01-4991/2014 по делу № А43-17526/2013 // СПС Консультант Плюс.

<sup>152</sup> См.: Подузова Е.Б. Договор простого товарищества как форма организации и ведения совместной деятельности: проблемы теории и практики // Актуальные проблемы российского права. 2017. № 10. С. 83

<sup>153</sup> См.: Подузова Е.Б. Указ. Соч. С. 87.

<sup>154</sup> Договор о совместной деятельности отождествлялся в тот период в гражданском законодательстве с договором простого товарищества, хотя слова «договор простого товарищества» не использовались.

<sup>155</sup> См.: Советское гражданское право. Т. II. Изд. Третье / под ред. О.А. Красавчикова. М.: Высшая школа, 1985. С. 344.



прибыль. В конце концов цель договора может иметь неимущественный характер, тогда имущественный результат будет отсутствовать. Деятельность же по организации составляет предмет любого договора о совместной деятельности.

На наш взгляд, любой организационный договор является договором о совместной деятельности. Мы уже отметили, что их тождество проявляется в том, что они являются общецелевыми и многосторонними и требуют объединения усилий участников. Установлено также, что объединение вкладов не обязательно для всех договоров о совместной деятельности. Однако для полной картины следует рассмотреть вопрос еще о двух характеристиках договоров о совместной деятельности, которые могут поставить под сомнение утверждение о полной тождественности их организационным договорам. Речь идет о фидуциарности и о дящемся характере данных договоров.

На личный характер взаимоотношений участников не раз указывалось в юридической литературе. Так, О.С. Иоффе объяснял данное обстоятельство более или менее длительными связями участников совместной деятельности<sup>156</sup>. М.И. Брагинский, указывая на фидуциарность договора простого товарищества, подчеркнул невозможность уступки требования в таких обязательствах в силу п.2 ст. 388 ГК РФ<sup>157</sup>. Вместе с тем, фидуциарность не является обязательным признаком всех договоров о совместной деятельности. Например, отмечается, что учредительный договор обладает признаками фидуциарности только до момента государственной регистрации<sup>158</sup>. Не имеет правового значения данный признак для узлового соглашения и договор на централизованный завоз (вывоз) грузов.

---

<sup>156</sup> См.: Иоффе О.С. Избранные труды: в 4 т. Т. III. Обязательственное право. С. 736.

<sup>157</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга пятая. В 2-х томах. Т. I. Договоры о займе, банковском кредите и факторинге. Договоры, направленные на создание коллективных образований. С. 596.

<sup>158</sup> См.: Российское гражданское право. Учебник в 2-х томах. Т. II. / Под ред. Е.А. Суханова. М.: Статут, 2014. С. 1041.

Между тем, для договоров о совместной деятельности длительность связей также не играет большого значения. И.А. Покровский, например, писал: «... Соглашение о товариществе может касаться одного-единственного «дела» (например, покупки сообща имени), по исполнении которого оно прекращается ...»<sup>159</sup>. К. Нам даже выделяет вид простого товарищества, созданного для заключения одной сделки<sup>160</sup>. Данное обстоятельство представляется важным при решении вопроса об отнесении некоторых транспортных организационных договоров к числу договоров о совместной деятельности. Следует учитывать, что понятие деятельности отличается от понятия действия. Деятельность состоит не из одного, а из череды постоянных действий, которые, в свою очередь, состоят из операций. На это, в частности, обращает внимание А.А. Молчанов, квалифицируя предмет договора простого товарищества. Правда, автор оговаривается, что по договору совершается деятельность, а не действия «как правило»<sup>161</sup>.

Можно ли, например, считать предварительный договор или договор о предъявлении груза к перевозке договорами о совместной деятельности? Оба этих договора относятся к категории общецелевых многосторонних договоров. Стороны каждого из названных договоров хотят одного и того же – организовать заключение в будущем иного договора. Хотя, действия сторон в данном случае носят разовый характер, они объединены единым мотивом и в совокупности образуют деятельность. Речь идет о таких действиях, как направление оферты, совершения акцепта, передачи вещи (груза). В этом смысле такая деятельность принципиально ничем не отличается от совместной деятельности лиц, создающих юридическое лицо на основании договора.

---

<sup>159</sup> См.: Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. 4-е изд., испр. М.: Статут, 2003. С. 145 (351 с.)

<sup>160</sup> См.: Нам К. Простое товарищество // СПС Консультант Плюс.

<sup>161</sup> См.: Гражданское право: курс лекций / А. А. Молчанов. - М.: Эксмо, 2010. С. 352.

П.А. Меньшинин относит предварительный договор к числу договоров о совместной деятельности<sup>162</sup>. Данная позиция находит поддержку. При этом отмечается, что удовлетворение своего интереса возможно лишь в результате совершения сонаправленных действий<sup>163</sup>.

В юридической литературе высказана точка зрения о том, что одним из признаков договора простого товарищества является то, что в качестве товарищей могут выступать только лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность. Соответственно и согласованные цели участников должны находиться в сфере предпринимательской деятельности<sup>164</sup>. Собственно говоря, ничего нового в этом утверждении нет, и оно сомнению не подвергается. Вместе с тем, данный признак значим при выделении договоров простого товарищества из круга договоров о совместной деятельности, поскольку при осуществлении совместной деятельности, например, в транспортной сфере встречается ряд договоров, направленных на достижение единой цели, стороны которого предпринимателями не являются. Так, в качестве участника такого рода соглашений могут быть некоммерческие юридические лица (союзы, ассоциации). Так, например, в судебной практике в качестве участника совместной деятельности указано некоммерческое партнерство «Компания пассажирских перевозок» г. Железногорска<sup>165</sup>.

Далее, перейдем к рассмотрению правовой природы и видов договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров. Система данных договоров строится на принципах единства и дифференциации. Исходя из того, что все организационные договоры являются договорами о совместной деятельности, в качестве единой основы, объединяющей договоры в рассматриваемой сфере в целесообразное

---

<sup>162</sup> См.: Меньшинин П.А. Предварительный договор в Российском гражданском праве. Дисс. на соиск. уч. ст. канд. юрид. наук. М., 2011. С. 46.

<sup>163</sup> Там же.

<sup>164</sup> См.: Шиткина И.С. Указ. Соч. С. 90.

<sup>165</sup> См.: Определение Верховного Суда РФ от 11.01.2016 по делу № 310-ЭС15-17154, А35-7058/2014 // СПС Консультант Плюс. Судебная практика.

единство, возьмем гражданско-правовые организационные отношения. Данные отношения помимо того, что всегда являются неимущественными, характеризуются еще и тем, что направлены на организацию иных (имущественных, корпоративных, личных неимущественных) отношений. Имея вспомогательный характер, гражданско-правовые организационные отношения между тем характеризуются самостоятельностью и имеют элементы отличные от элементов организуемых отношений: содержание, объект, а иногда и субъектный состав. Однако, без организуемых отношений, хотя бы потенциальных, они не имеют смысла.

Любая система, в том числе и система договоров обладает интегративным свойством. В самом общем виде такое свойство для договоров о совместной деятельности можно было бы выразить следующим образом: - это организация совместной деятельности исполнителей транспортных услуг. Между тем, совместная деятельность не является самоцелью. Она направлена на организацию заключения и исполнения договоров на оказание транспортных услуг в сфере перевозок пассажиров (перевозки, пересадки, бронирования билетов, предоставления транспортной инфраструктуры в пользование, предоставления железнодорожного подвижного состава).

Говоря о применении принципа дифференциации системы следует отметить, что каждый элемент в ней призван выполнить свою функцию. Поэтому, при моделировании системы принято сначала прописывать все выполняемые функции, а затем подбирать под них элементы. При этом следует учитывать, что в данной системе договоров все элементы выполняют параллельно функции организации заключения и исполнения договоров на оказание транспортных услуг в сфере перевозок пассажиров, но каждый из них функционирует в своем секторе совместной деятельности. Применительно к моделируемой нами системе функции элементов зависят прежде всего от того, в чьих интересах осуществляется совместная деятельность. Иными словами, вначале следует определить того, кто

является потребителем услуг в организуемых договорах. Как было показано в первом параграфе работы таких потребителя два – пассажир и перевозчик. Соответственно и на первом уровне дифференциация системы происходит по субъектному признаку организуемых договоров.

Исходя из этого, можно четко разграничить две подсистемы договоров. Совместная деятельность в интересах пассажира осуществляется только перевозчиками. Соответственно подсистема договоров о совместной деятельности перевозчиков включает в себя: соглашения об организации прямого смешанного сообщения, узловые соглашения, договоры простого товарищества, договоры код-шеринга. Они направлены на организацию исполнения и (или) заключения следующих договоров на оказание транспортных услуг: договора перевозки пассажира, договора перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении, договора бронирования пассажирских мест.

Совместная деятельность исполнителей транспортных услуг в интересах перевозчика характеризуется тем, что стороной договора о совместной деятельности в данной сфере непременно будет выступать владелец транспортной инфраструктуры. Соответственно данная подсистема будет включать в себя в качестве элементов организационные договоры между владельцами транспортных инфраструктур, между владельцем транспортной инфраструктуры и оператором железнодорожного подвижного состава, между владельцем транспортной инфраструктуры и перевозчиком. При этом они соответственно направлены на организацию исполнения и (или) заключения договоров на оказание услуг: по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование; по предоставлению в пользование подвижного состава; по пересадке пассажиров.

Нормальное функционирование названных подсистем и входящих в них элементов зависит от системных связей, которые в структуре системы играют не менее важную роль, чем элементы. Недаром, связь между элементами, имеющую необходимый, существенный, устойчивый и

повторяющийся характер называют законом<sup>166</sup>. При этом следует отметить, что связям в правовой науке, да и в науке в целом, уделяется очень мало внимания<sup>167</sup>. Это касается, как вопросов определения сущности и структуры связей, так и их видовой классификации. Говоря о сущности связи, следует сказать, что согласно краткому энциклопедическому словарю философских терминов, она выражает взаимозависимость и взаимообусловленность явлений, разделенных во времени и пространстве<sup>168</sup>. Она ограничивает свободу элементов.

Системные связи разнообразны. Можно выделить, например, причинно-следственные связи, связи функционирования, взаимодействия, порождения, развития, строения, управления и преобразования. «Связи можно охарактеризовать направлением, силой, характером (или видом)»<sup>169</sup>.

Говоря о структуре договорных связей, следует отметить, что правовая связь между субъектами права возникает, когда имеются обязательные правила поведения, санкционированные государством (основания связи), и наличествуют необходимые юридические факты, приводящие в действие данные правила (условия связи). Правила поведения создаются не только нормативно-правовыми актами, но и, в частности, договорами. На самом деле, правильно вести речь не о взаимосвязи договоров, а о взаимосвязи между субъектами различных гражданско-правовых договоров. Право регулирует поведение лиц, дозволяя, запрещая, либо обязывая совершать их определенные действия (бездействия). При установлении нормативных или договорных правил, санкционированных государством, степень свободы лиц ограничивается, при этом устанавливается зависимость одного лица от действий другого. Для реализации интегративного свойства системы связи

---

<sup>166</sup> См.: Валуев С.А., Игнатъева А.В. Организационный менеджмент. Учебное пособие. – М.: 1993. С. 45.

<sup>167</sup> См.: Юм Д. Соч. в 2 т. Т. 1. М., 1966. С. 63

<sup>168</sup> Кикель, П.В., Сороко, Э.М. Краткий энциклопедический словарь философских терминов / П.В. Кикель, Э.М. Сороко. – 2-е изд. – Минск : БГПУ, 2008. 266 с. / Приведено по: <https://terme.ru/slovari/kratkii-enciklopedicheski-slovar-filosofskih-terminov.html>

<sup>169</sup> См.: Волкова В.Н., Денисов А.А. Основы теории систем и системного анализа: Учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «системный анализ и управление». Изд. 2-е перераб. и доп. СПб: Изд-во СПбГТУ, 2001. С. 25.

должны быть динамическими. Динамические связи в системе договоров не начнут работать, пока не заработают установленные правила поведения. Это утверждение касается совокупности нормативных и договорных правил. Как утверждает Д.А. Керимов, в правовых системах «нет и быть не может бездействующих компонентов»<sup>170</sup>. Д.М. Жилин пишет: «Именно за счет динамизма связей и происходит сохранение структуры при внешних воздействиях»<sup>171</sup>.

Природа правовой связи является информационной.

Взаимосвязь договоров в системе проявляться несколькими способами. Первый из них касается горизонтальных взаимосвязей и заключается в том, что правило одного договора не может в полной мере заработать, пока не реализованы условия (правила) другого договора. Если говорить о нормативном регулировании договорной деятельности, то нормы, посвященные одному из договоров, не заработают в полную силу, пока не будут реализованы нормы о другом договоре. Так, одним из узловых элементов исследуемой системы является договор между владельцами транспортных инфраструктур, который является центральным элементом, к которому сходятся горизонтальные связи. Пока не начнут работать правила этого договора, могут оказаться бесполезными действия сторон договора код-шеринга, договора простого товарищества, узлового соглашения, соглашения об организации прямого смешанного сообщения. Все очень просто. Без участия и согласованной деятельности владельцев транспортных инфраструктур доставка пассажиров невозможна. Соглашение об организации прямого смешанного сообщения при перевозках пассажира напрямую взаимосвязано с рамочным договором между перевозчиком и владельцем транспортной инфраструктуры об организации пересадок пассажиров. Такие связи характеризуются тем, что при их отсутствии один из взаимосвязанных элементов перестает работать.

---

<sup>170</sup> См.: Керимов Д.А. Методология права: Предмет, функции, проблемы философии права. – 4-е изд. М.: Изд-во СГУ, 2008. С. 236.

<sup>171</sup> См.: Жилин Д.М. Теория систем: Опыт построения курса. М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2016. С. 52.

Имеется и другая ситуация, когда все элементы работают, но система не в полной мере выполняет свою интегративную функцию, поскольку имеются пробелы в договорном регулировании из-за нехватки элементов. Второй способ касается вертикальных взаимосвязей, когда правила о разных договорах, входящих в систему, взаимообусловлены через верхние уровни ее иерархии. Так, все договоры о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа подчинены правилам главы 40 ГК «Перевозка» и общим положениям о договорах.

Анализ вертикальных взаимосвязей показывает, что система договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг при перевозках пассажиров является в настоящий момент разбалансированной и не способной в полной мере выполнять свои функции. Проявляется это в следующем. Такой элемент, как соглашение об организации прямого смешанного сообщения при перевозках пассажиров не имеет под собой надежной нормативной основы. Нормы об узловом соглашении, направленном на систематическое исполнение договора перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении и договора пересадки пассажира, также отсутствуют. Что касается иных видов сообщения, то здесь совместная деятельность исполнителей транспортных услуг урегулирована фрагментарно. Договор простого товарищества применяется только при регулярных перевозках и только на одном виде транспорта (автомобильном). Договор код-шеринга применяется только на воздушном транспорте и в основном при нерегулярных перевозках.

Таким образом, существующая структура системы договоров содержит не только множество «мертвых» элементов, но и полна зияющих пустот, на месте которых должны находиться недостающие элементы. Представляется, что дальнейшее совершенствование искомой системы должно идти по пути моделирования гражданско-правовых договоров, которые можно применять на любом виде транспорта. При этом, следует исходить из того, что в настоящее время можно выделить три специфических вида перевозки



пассажира: 1) на основании договора перевозки пассажира (регулярные перевозки); 2) на основании договора фрахтования (нерегулярные перевозки); 3) на основании договора перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении. Соответственно для организации каждого из перечисленных договорных видов должна быть предусмотрена договорная конструкция, применимая для регулирования совместной деятельности исполнителей транспортных услуг. Только при этом условии первая подсистема договоров о совместной деятельности перевозчиков, осуществляемой в интересах пассажира, будет работать бесперебойно и эффективно.

Далее следует отметить, что в системе взаимодействуют не только элементы посредством связей между ними, но и связи между собой. Одна связь неизбежно влияет на другую. Если одна связь выходит из строя или работает не в полную силу, то поток базового ресурса стремится пробить себе дорогу через другие связи, перегружая их, и тормозит либо вовсе останавливает функционирование системы. Скажем, разрыв взаимосвязи между договором перевозки пассажиров и договором код-шеринга означает, что система будет адаптироваться к сложившейся ситуации одним из двух способов:

1) Организация систематических перевозок будет осуществляться без использования разовых договоров перевозки с применением других инструментов, например, императивных правовых норм;

2) Систематичность перевозок будет достигаться путем многократного согласования одних и тех же условий в разовых договорах перевозок пассажиров в течение длительного периода времени.

### **Выводы:**

1. Все организационные договоры являются договорами о совместной деятельности. Следует различать договоры о совместной деятельности, предусматривающие и не предусматривающие объединение вкладов;

2. Определены две подсистемы договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг при перевозках пассажиров, исходя из того, кто является конечным потребителем транспортных услуг (пассажир или перевозчик), ради которых осуществляется совместная деятельность. Совместная деятельность в интересах пассажира осуществляется только перевозчиками. Соответственно подсистема договоров о совместной деятельности перевозчиков включает в себя: соглашения об организации прямого смешанного сообщения, узловые соглашения, договоры простого товарищества, договоры код-шеринга. Они направлены на организацию исполнения и (или) заключения следующих договоров на оказание транспортных услуг: договора перевозки пассажира, договора перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении, договора бронирования пассажирских мест.

3. Совместная деятельность исполнителей транспортных услуг в интересах перевозчика характеризуется тем, что стороной договора о совместной деятельности в данной сфере непременно будет выступать владелец транспортной инфраструктуры. Соответственно данная подсистема включает в себя в качестве элементов организационные договоры между владельцами транспортных инфраструктур, между владельцем транспортной инфраструктуры и перевозчиком. При этом они соответственно направлены на организацию исполнения и (или) заключения договоров на оказание услуг: по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование и по пересадке пассажиров.

4. Анализ вертикальных взаимосвязей показывает, что система договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг при перевозках пассажиров является в настоящий момент разбалансированной и не способной в полной мере выполнять свои функции. Обоснован вывод о том, что дальнейшее совершенствование искомой системы должно идти по пути моделирования гражданско-правовых договоров, которые можно применять на любом виде транспорта. При этом, следует исходить из того,

что в настоящее время можно выделить три специфических вида перевозки пассажира: 1) на основании договора перевозки пассажира; 2) на основании договора фрахтования; 3) на основании договора перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении. Соответственно для организации каждого из перечисленных договорных видов должна быть предусмотрена договорная конструкция, применимая для регулирования совместной деятельности исполнителей транспортных услуг.

5. Сформулированы следующие положения по совершенствованию действующего законодательства. Следует исключить ст. 799 ГК РФ, а в главу 40 ГК РФ вместо нее внести статью «Договоры о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг» в следующей редакции:

«1. Исполнители транспортных услуг (перевозчики, владельцы транспортных инфраструктур, транспортные операторы) в целях организации и осуществления грузовых и пассажирских перевозок либо транспортировок могут заключать договоры о совместной деятельности с объединением или без объединения вкладов участников, которые могут быть направлены на организацию заключения и исполнения договоров, предусматривающих оказание услуг пассажиру (грузоотправителю) либо перевозчику.

Исполнители транспортных услуг могут заключать такие договоры о совместной деятельности, как соглашение об организации прямого смешанного сообщения при перевозках пассажиров, узловые соглашения, договоры простого товарищества, договоры код-шеринга, договоры между владельцами транспортных инфраструктур, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.

В качестве исполнителей транспортных услуг за исключением случаев, предусмотренных законом, могут выступать коммерческие юридические лица, индивидуальные предприниматели, участники простого товарищества и иных неправосубъектных образований (транспортных союзов, альянсов и т.п.)

Исполнителями транспортных услуг, в частности, могут быть перевозчики, владельцы транспортной инфраструктуры, операторы морских портов, главные операторы аэропортов и морских портов, операторы подвижного состава, операторы прямой смешанной перевозки».

## Глава 2. Договоры о совместной деятельности перевозчиков

### 2.1. Бронирование как правовое средство блокирования мест на рейс

Договор код-шеринга является одним из элементов системы договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг. В качестве составляющей предмета договора код-шеринга выступают действия договорного перевозчика по блокированию мест «на рейсах фактического перевозчика, осуществляемым путем бронирования этих мест»<sup>172</sup>. Важно, что перевозчик блокирует места именно на рейсе фактического перевозчика, а не на конкретном воздушном судне (самолете)<sup>173</sup>. Правовую природу этих действий необходимо выяснить. Договорной перевозчик, таким образом, «бронирует» себе не право обладания пассажирским креслом, а право перевозки пассажира на рейсе, который выполняет фактический перевозчик.

Иногда понятия бронирование и блокирование мест неправомерно отождествляются. Поэтому, прежде чем рассмотреть правовую природу договора код-шеринга в целом, вначале необходимо определить, что представляет из себя бронирование с точки зрения гражданского права и чем от него отличается блокирование пассажирских мест.

Бронирование мест распространено на различных видах транспорта и является обязательной процедурой при осуществлении воздушных пассажирских перевозок. Применяется оно и в сфере грузовых перевозок, например, на воздушном и морском транспорте. Однако сфера его применения гораздо шире, чем транспортная деятельность. Так повсеместно применяется бронирование жилых помещений, туристических туров, мест в гостинице, билетов на зрелищные мероприятия, новых абонентских номеров, а также в отношении лиц, выполняющих трудовые функции. Например, в

---

<sup>172</sup> Кмить С.А. О квалификации договора «код-шеринг» на условиях блокирования мест. М.: «КОНТРАКТ», 2015 // КонсультантПлюс.

<sup>173</sup> См.: Право и экономическая деятельность: современные вызовы: Монография. Отв. ред. А.В. Габов. М.: «ИЗиСП», «Статут», 2015 // КонсультантПлюс.

соответствии с п.3 постановления Правительства РФ от 09.10.2015 № 1085 «Об утверждении Правил предоставления гостиничных услуг в Российской Федерации», бронирование представляет собой предварительный заказ мест и (или) номеров в гостинице заказчиком (потребителем)<sup>174</sup>. В соответствии с п. 2 ст. 23 федерального закона от 26.02.1997 № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» граждане, подлежащие бронированию, освобождаются от призыва на военную службу по мобилизации и последующих призывов в военное время на время предоставленной отсрочки<sup>175</sup>. Поэтому, представляется необходимым выявить общие черты, присущие бронированию, как правовому средству.

О том, что бронирование представляет собой один из видов гражданско-правовых средств, у нас не вызывает сомнения. Во-первых, оно является правовым инструментом. Во-вторых, с помощью данного инструмента субъекты гражданского права достигают своих правовых целей, а именно, ограничения права всех иных лиц на передачу во владение и пользование определенного имущества. В-третьих, бронирование базируется на гражданско-правовых нормах и облечено в юридическую форму, его применение влечет правовые последствия<sup>176</sup>. Несмотря на то, что внешнее проявление бронирования вполне очевидно, его внутренняя правовая сущность до настоящего времени не выявлена.

На современном этапе развития права цивилистами предложены следующие взаимоисключающие варианты объяснения правовой природы бронирования и его квалификации в качестве:

- договора имущественного найма<sup>177</sup>;

---

<sup>174</sup> См.: Постановление Правительства РФ от 09.10.2015 № 1085 «Об утверждении Правил предоставления гостиничных услуг в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 19.10.2015. № 42. Ст. 5796.

<sup>175</sup> См.: Федеральный закон от 26.02.1997 № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 1997. № 9. Ст. 1014.

<sup>176</sup> О признаках правовых средств см, например: Алексеев С.С. Правовые средства: постановка проблемы, понятия, классификация // Сов. гос-во и право. 1987. № 6. С. 15; Малько А.В., Шундииков К.В. Цели и средства в праве и правовой политике: Монография. Саратов: Изд-во Саратовской государственной академии права, 2003. С. 67; Пугинский Б.И. Гражданско-правовые средства в хозяйственных отношениях. М., 1984. С. 87; Сапун В.А. Теория правовых средств и механизм реализации права: Дис. ... д-ра юрид. наук. Н. Новгород, 2002. С. 56.

<sup>177</sup> См.: Тарасов М.А. Транспортное право. Ростов: Издательство Ростовского университета, 1968. С.210.

- предварительной заявки<sup>178</sup>;
- договора перевозки<sup>179</sup>;
- возмездной услуги<sup>180</sup>;
- предварительного договора<sup>181</sup>;
- преимущественного права требования<sup>182</sup>

Правовая природа бронирования в настоящее время является неопределенной. Дореформенное русское слово «бронирование» применяется в гостиничном и туристическом бизнесе, на транспорте, а также в отношении работников, которые на время исполнения своих трудовых функций освобождаются от мобилизации. Во всех этих случаях с точки зрения семантики слово бронирование означает защиту чего или кого-либо (гостиничных номеров, мест на самолет, работников и т.п.). Такая защита должна быть надежной, как «броня».

Близкое по значению к исконно русскому понятию бронирование является слово резервирование. Это неудивительно, поскольку бронирование на немецкий язык переводится как «reservieren» и «buchen», а в переводе на английский язык обозначается либо как «reserve», либо как «book». Здесь уместно вспомнить, что на транспорте применяется букинговый договор (booking-note), предусматривающий предварительное закрепление места на судне в целях предстоящей перевозки грузов. Между тем, нельзя сказать, что в русском языке понятия бронирование и резервирование совпадают. Их семантическое отличие обусловлено разным значением слов резерв и бронь. Резервировать - оставлять про запас (в резерве), а бронировать - закреплять за кем-либо, чем-либо. Таким образом, можно сказать, что бронирование всегда персонифицировано, а резервирование нет. Абсолютно на всех, кроме

<sup>178</sup> Гречуха В.Н. Транспортное право: учебное пособие. Ч.1. М.: МГИУ, 2002. С. 214.

<sup>179</sup> См.: Комментарий к кодексу торгового мореплавания Российской Федерации/ под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – С.193.; Лимонов, Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. 2-е изд., перераб. и доп. СПб.: Информационный центр «Выбор». – С.59.

<sup>180</sup> См.: Тарасов, М.А. Транспортное право. Ростов: Издательство Ростовского университета, 1968. С.209.

<sup>181</sup> См.: Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Кн.4. С.417.

<sup>182</sup> См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: Дисс. ... д-ра юрид. наук. М., 2012. С. 296-297.

забронировавшего лица, налагается запрет на получение блага, являющегося объектом брони. Поэтому, пока не известен конкретный пассажир речь идет о резервировании мест, как только договорной перевозчик заключает договор воздушной перевозки с пассажиром, то речь уже идет о бронировании. При этом речь идет не только о персонификации лица, но и того случая, на который произведено бронирование. Такой случай всегда должен быть конкретным, в то время как резервирование может производиться на всякий, т.е. неопределенный, случай.

Следует также отметить, что слово бронирование употребляется в отношении тех благ, потребление которых данным лицом производится впервые. Если один и тот же номер в гостинице предоставляется конкретному лицу систематически, то речь идет о его резервировании, а не о бронировании.

Так, например, вполне приемлемо звучит фраза «зарезервировать денежные средства», однако никто не употребляет выражение «забронировать финансы».

В соответствии с п. 8 федеральных авиационных правил под бронированием понимается закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза на определенный рейс и дату<sup>183</sup>. Как отмечает В.Н. Гречуха, бронирование является своеобразной «гарантией перевозки пассажира и багажа на день (дату), рейсом и по маршруту, на которое оно было произведено»<sup>184</sup>.

Бронирование нельзя признать договором аренды уже потому, что оно осуществляется не в отношении индивидуально-определенной вещи, а в отношении пассажирского места и провозной емкости, которые индивидуально определены будут только при регистрации на рейс. Кроме того, у пассажира не возникает права владения и пользования имуществом

---

<sup>183</sup> Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Российская газета. №225 от 10.10.2007.

<sup>184</sup> Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография. Москва: Юстиция, 2016. [Электронный ресурс] // СПС Консультант-Плюс.



перевозчика до тех пор, пока он не заключит договор перевозки пассажира. Нельзя квалифицировать данные отношения, как возникающие из договора аренды транспортных средств с экипажем, также потому, что пассажир в отличие от арендатора не вправе сдавать транспортное средство в субаренду и от своего имени заключать с третьими лицами договоры перевозки (ст. 638 ГК РФ). Поэтому, мы не согласны с мнением М.А. Тарасова в том, что в основе бронирования самолетов и автобусов лежит договор имущественного найма<sup>185</sup>.

Не может бронирование рассматриваться и как договор перевозки пассажира и багажа. Оно может осуществляться либо до заключения договора перевозки, либо после него, и не порождает обязанности перевозчика доставить пассажира и его багаж в пункт назначения. Только после того, как пассажиру будет выдан проездной билет он будет считаться стороной договора и приобретет соответствующее право требования доставить его в пункт назначения.

В русле сказанного интересна полемика по поводу правовой природы отношений бронирования грузовых мест, возникающих из букинг-нота. Поскольку суть бронирования мест на рейсах при грузовых и пассажирских перевозках одна и та же, представляется, что аналогия будет уместной. Ряд авторов считают, что букинг-договор является разновидностью договора морской перевозки по коносаменту. К их числу относятся, например, А.Г. Калпин<sup>186</sup> и Э.Л. Лимонов<sup>187</sup>. Однако более обоснованную позицию занимает В.В. Витрянский, по мнению которого из букинг-нота возникают лишь отношения по бронированию места на судне. При отсутствии оформленного коносамента букинг-нот еще не порождает непосредственные обязанности

---

<sup>185</sup> См.: Тарасов М.А. Транспортное право. Ростов: Издательство Ростовского университета, 1968. С.210.

<sup>186</sup> См.: Комментарий к кодексу торгового мореплавания Российской Федерации/ под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – С.193.

<sup>187</sup> См.: Лимонов, Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. 2-е изд., перераб. и доп. СПб.: Информационный центр «Выбор». – С.59.

перевозчика по доставке и выдаче груза, обеспечению его сохранности и соблюдению установленных сроков доставки<sup>188</sup>.

Вряд ли можно признать бронирование и предварительным договором, как это, например, делает С.Е. Хайгетова применительно к отношениям предварительного заказа (бронирования) билетов на пассажирском транспорте общего пользования<sup>189</sup>. Как известно, каждая из сторон такого договора приобретает право требования к другой стороне заключить договор перевозки на условиях предварительного договора (ст. 429 ГК РФ). Причем, это право обеспечено судебной защитой. При бронировании перевозчик не имеет средств для принуждения пассажира заключить договор перевозки, он может лишь аннулировать бронирование в определенных случаях. Последний, будучи обладателем брони, в любой момент может отказаться от заключения такого договора.

Имеется ряд установленных действующим законодательством случаев, когда бронирование осуществляется после заключения договора воздушной перевозки пассажира. Предварительный же договор всегда предваряет заключение основного договора.

Кроме того, в данном случае не выполняется правило, установленное ст. 429 ГК РФ о том, что форма предварительного договора должна соответствовать форме основного договора. Формой договора перевозки пассажира является проездной билет, который должен быть напечатан на бланке установленной формы в соответствии с Приказом Минтранса России от 08.11.2006 № 134 «Об установлении формы электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации»<sup>190</sup>. В этой связи представляется не вполне безупречной позиция В.В. Витрянского, считающего, что «из букинг-договора следует лишь обязанность перевозчика заключить договор перевозки груза по коносаменту, в

---

<sup>188</sup> См.: Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Кн.4. С.417.

<sup>189</sup> См.: Хейгетова С.Е. Указ. Соч. С. 10.

<sup>190</sup> Приказ Минтранса России от 08.11.2006 № 134 «Об установлении формы электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации» // Российская газета. № 22. 02.02.2007.

отношении которого забронировано место на судне. В этом смысле указанный договор выглядит скорее как предварительный договор морской перевозки соответствующего груза»<sup>191</sup>. Как верно отмечает С.Ю. Морозов: «Предварение «букинг-нотом» заключения договора морской перевозки, не превращает его автоматически в предварительный договор»<sup>192</sup>. Для этого необходимо, чтобы каждая из сторон обладала субъективным правом требования заключить основной договор, обеспеченным субъективной обязанностью контрагента.

Таким образом, правоотношения бронирования не могут возникать не из договора имущественного найма, не из договора перевозки пассажира, не из предварительного договора. Следует рассмотреть вопрос о том, а является ли бронирование гражданско-правовым договором в принципе. В качестве гипотезы мы предполагаем обратное. Тем более, что некоторые авторы букинг-нот называют просто записью о закреплении груза в линейном судоходстве<sup>193</sup>, и утверждают, что букинг-нот имеет правовое значение в линейном сообщении только при предоставлении груза для его последующей транспортировки<sup>194</sup> и его нельзя рассматривать в отдельности от договора морской перевозки грузов в линейном сообщении<sup>195</sup>.

Отношения по бронированию возникают из соглашения между перевозчиком и пассажиром. Предложение может быть сделано перевозчиком одновременно с офертой заключить договор перевозки пассажира либо уже на стадии исполнения договора перевозки. Пассажир при бронировании сообщает необходимую информацию о своих персональных данных и, при наличии, - об особых условиях перевозки пассажира, багажа. В случае отказа пассажира от предоставления

---

<sup>191</sup> См.: Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Кн.4. С.417.

<sup>192</sup> См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: Дисс. ... д.ю.н. М, 2012. С. 290.

<sup>193</sup> См.: Стоянова Р.С. Правовое регулирование международных морских перевозок грузов: Дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2000. С. 68, 69.

<sup>194</sup> См.: Чарцева Н.Е. Договор международной морской перевозки груза по коносаменту в линейном судоходстве: национально-правовое и международно-правовое регулирование: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. С. 76.

<sup>195</sup> Иванова Т.Н. Проблемы заключения договора морской перевозки грузов в линейном сообщении в Российской Федерации // Право и экономика. 2014. № 5. С. 65.

информации, необходимой для бронирования, бронирование не производится. Пассажир при бронировании указывает номер мобильного телефона или иной способ связи для его информирования. Пассажир, предоставляя свои персональные данные, указывая конкретный рейс, производит свое волеизъявление на заключение соглашения. Имеются позиции, по которым согласование при бронировании обязательно. К ним относится перевозка тяжелобольных, детей до двух лет, пассажиров с оружием и боеприпасами, негабаритного багажа и т.д. Таким образом происходит согласование воль сторон будущего договора перевозки пассажира. Данное соглашение предшествует регистрации на рейс, осуществляемый конкретным транспортным средством. В результате бронирования в автоматизированной системе бронирования перевозчика создается электронная запись с присвоением уникального номера (PNR).

Следует обратить внимание на то, что оба предложения (произвести бронирование и заключить договор перевозки) делает перевозчик, а не пассажир. По данному поводу имеется диаметрально противоположная точка зрения. По мнению Б.П. Елисеева, перевозчик, давая информацию о расписании и рейсах не делает предложения заключить договор, а рекламирует свой продукт, т.е. приглашает делать оферты. Оферту же заключить договор воздушной перевозки, по его мнению, делает пассажир. Перевозчику автор отводит роль акцептанта<sup>196</sup>. С такой позицией вряд ли можно согласиться. На воздушном транспорте оформление билета является обязанностью перевозчика. Учитывая, что договор воздушной перевозки является договором присоединения (ст. 428 ГК РФ), то пассажиру отводится роль потенциального акцептанта в том смысле, что он своими действиями может либо принять условия договора, либо отказаться от его заключения.

Аналогичная картина складывается и при заключении соглашения о бронировании. Поскольку перевозчик располагает данными об используемых

---

<sup>196</sup> См.: Елисеев Б.П. Воздушные перевозки: законодательство, комментарии, судебная практика, образцы документов // СПС КонсультантПлюс. 2012.

им для перевозки транспортными средствами, то именно он способен сделать предложение заключить соглашение о бронировании. Что касается ссылки автора на п. 1 ст. 437 ГК РФ о том, что реклама обращена к неопределенному кругу лиц, а потому не может быть признана офертой, то она в рассматриваемом аспекте несостоятельна. Публичная оферта также обращена к неопределенному кругу лиц и от этого не становится автоматически рекламой.

Утверждение о том, что бронирование является соглашением еще не означает, что это гражданско-правовой договор.

Гражданско-правовой договор, это всегда соглашение, направленное на возникновение, изменение либо прекращение гражданских прав и обязанностей. Из договора всегда возникает правоотношение, содержание которого составляют субъективные права и юридические обязанности. На это, в частности, обращал внимание В.А. Белов по мнению которого, прямым и непосредственным назначением гражданско-правовых договоров является регулирование общественных отношений посредством создания новых, а также изменения и прекращения существующих гражданских правоотношений - субъективных прав и юридических обязанностей<sup>197</sup>. В силу факта бронирования юридических обязанностей не возникает, а возникшее право является не субъективным, а секундарным.

О том, что не каждое соглашение является договором, не раз отмечалось на страницах как отечественной, так и зарубежной юридической литературы. По мнению М.Ф. Казанцева, соглашения в отличие от окончательных (основных) договоров являются промежуточными либо предшествующими окончательным договорам<sup>198</sup>. Так, В.П. Мозолин не относил к договорам соглашения об изменении и прекращении договорных

---

<sup>197</sup> См.: Белов В.А. К вопросу о соотношении понятий обязательства и договора // Вестник гражданского права. 2007. № 4. С. 32; Он же. Гражданское право: Учебник. Общая часть. М., 2011. Т. 2: Лица, блага, факты. С. 686.

<sup>198</sup> См.: Казанцев М.Ф. Договорное регулирование. Цивилистическая концепция. Екатеринбург: УрО РАН, 2005. С. 19 - 20.

правоотношений<sup>199</sup>. С.Ю. Филиппова не признает в качестве договоров соглашение между сособственниками об определении порядка пользования общим имуществом и соглашение между родителями о порядке уплаты алиментов<sup>200</sup>. Л.Ю. Василевская не считает договором соглашение об отступном<sup>201</sup>. И в российской юридической доктрине и в системе общего права не признаются договорами соглашения о намерениях (*letter of intent*), поскольку они не предусматривают встречного предоставления<sup>202</sup>. В англосаксонской правовой системе различают понятия договор (*contract*) и соглашение (*agreement*)<sup>203</sup>. А.В. Баринов полагает, что не являются договорами соглашения «правовой результат которых лежит в неимущественной сфере ...»<sup>204</sup>.

Среди перечисленных соглашений отсутствуют такие, которые заключаются не только на стадии исполнения либо прекращения существующего обязательственного правоотношения, но и на стадии его возникновения, а, именно, на стадии заключения договора. Они характеризуются тем, что в отличие от договора не порождают субъективных прав и юридических обязанностей, но влекут при этом вполне определенные юридические последствия. К числу таких соглашений относится бронирование, которое нельзя подобно соглашению о намерениях назвать соглашением, порождающим только фактическое отношение. В результате процедуры бронирования между участниками соглашения возникают новые юридические связи, которые лежат в сфере организации исполнения договора на оказание соответствующих услуг, т.е. в неимущественной сфере.

---

<sup>199</sup> См.: Мозолин В.П., Фарнсворт Е.А. Указ. соч. С. 167 - 170.

<sup>200</sup> Филиппова С.Ю. Частноправовые средства организации и достижения правовых целей. М.: Статут, 2011. С. 88, 89.

<sup>201</sup> См.: Василевская Л.Ю. Правовая природа соглашения об отступном: проблемы определения и толкования // Закон. 2009. № 3. С. 161 - 169.

<sup>202</sup> См.: Подузова Е.Б. Квалификация соглашений в предпринимательской деятельности: проблемы и противоречия // Гражданское право. 2017. № 1. С. 27-28; Farnsworth A. Precontractual liability and preliminary agreements: fair dealing and failed negotiations // Columbia Law Review. 1987. Vol. 87. № 2. P. 249.

<sup>203</sup> См.: McKendrick Ewan. Contract law. New York: Palgrave Macmillan, 2013.

<sup>204</sup> Баринов А.В. Заключение гражданско-правового договора в общем порядке. Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. С. 7 - 8.

Юридический результат такого соглашения о бронировании в определенных случаях может рассматриваться как промежуточный этап юридической процедуры заключения договора на оказание соответствующих услуг. Владелец брони (пассажир, постоялец, зритель и т.п.) не приобретает субъективного права на занятие места в транспортном средстве, гостинице или зрительном зале. Для возникновения такого права необходимо заключить соответствующий договор на оказание услуг (перевозки, гостиничных, культурно-зрелищных). Но заключить в определенных случаях такой договор невозможно без соглашения о бронировании, которое, как правило, занимает срединное место между офертой и акцептом.

Вместе с тем, соглашение о бронировании может быть заключено и в момент исполнения уже заключенного договора перевозки пассажира. Перевозка пассажиров по единому билету с участием нескольких перевозчиков рассматривается как единый договор воздушной перевозки. Бронирование в таких случаях осуществляется на каждый из участков маршрута. Несмотря на то, что оно производится одномоментно до заключения договора, для каждого участка перевозки по сути действует свое самостоятельное соглашение о бронировании. Пунктом 28 Приказа Минтранса России от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (далее – федеральные авиационные правила) предусмотрено, что при бронировании перевозки с пересадкой пассажира в аэропорту трансфера, перевозчик обязан обеспечить бронирование и получить подтверждение о бронировании на всех участках перевозки, в том числе на участках, перевозка по которым выполняется

другими перевозчиками, позволяющее пассажиру прибыть на регистрацию в установленное время<sup>205</sup>.

На данное обстоятельство обратил внимание Верховный Суд Российской Федерации в своем решении по делу от 29.05.2007 № ГКПИ07-223 «Об оставлении без удовлетворения заявления о признании недействующим пункта 3.6 Правил международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, утв. МГА СССР 03.01.1986 1/и»). Он указал, что перевозчик в случаях установленными федеральными авиационными правилами может произвести аннулирование бронирования на последующие участки маршрута перевозки, что не означает аннулирования договора перевозки пассажира и одностороннего отказа перевозчика от исполнения обязательства<sup>206</sup>. Аннулирование бронирования не лишает пассажира права требовать своей доставки в пункт назначения. Однако реализовать данное право он сможет лишь при условии заключения нового соглашения о бронировании на последующий участок маршрута перевозки. Таким образом, соглашение о бронировании направлено не на организацию заключения договора перевозки, а на организацию исполнения в рамках договора воздушной перевозки юридической обязанности перевозчика предоставить пассажиру место в транспортном средстве.

В.Н. Гречуха отмечает еще ряд случаев, когда допускается бронирование уже после оформления билета, т.е. после заключения договора воздушной перевозки. К числу таких случаев относится оформление пассажирского билета:

- с открытой датой оформления;
- со статусом «на посадку» (ожидания свободной провозной емкости);

---

<sup>205</sup> Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Российская газета. №225 от 10.10.2007.

<sup>206</sup> См.: Решение Верховного Суда Российской Федерации по делу от 29.05.2007 № ГКПИ07-223 «Об оставлении без удовлетворения заявления о признании недействующим пункта 3.6 Правил международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, утв. МГА СССР 03.01.1986 1/и») // Информационно-справочная система Консультант-Плюс.



- при наличии свободных провозных емкостей после окончания регистрации пассажиров и оформления багажа<sup>207</sup>.

Следует учитывать, что при заключении соглашения о бронировании речь идет о закреплении вместимости транспортного средства, а не конкретного места. Причем на момент бронирования неизвестно, какое именно из транспортных средств, принадлежащих перевозчику, будет использовано для исполнения договора воздушной перевозки. Обязанность перевозчика предоставить конкретное место возникает не из соглашения о бронировании, а из договора перевозки.

Регистрация пассажира рассматривается как обязанность, возникшая из заключенного договора воздушной перевозки пассажира. Причем, обязанность эта обоюдная. И пассажир, и перевозчик обязаны совершить действия, связанные с регистрацией. В момент исполнения этой обязанности определяется конкретное место пассажира в транспортном средстве, о чем свидетельствуют данные в посадочном талоне, выданном перевозчиком. И в этот же момент происходит исполнение обязанности перевозчика о предоставлении конкретного места в транспортном средстве, вытекающей из договора перевозки, и прекращение действия соглашения о бронировании. Что касается случая, указанного в п. 33 авиационных правил о возможности приобретения билета после бронирования при наличии свободных провозных емкостей после окончания регистрации пассажиров и оформления багажа, то он предусматривает бронирование и регистрацию пассажира, только уже за пределами установленных сроков. Таким образом, прекращение отношений по бронированию связано не с фактом заключения договора перевозки, а с фактом регистрации пассажира.

С точки зрения права можно выделить несколько существенных признаков бронирования:

---

<sup>207</sup> См.: Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография. Москва: Юстиция, 2016. С. 87.

- 1) Установление в отношении обладателя имущественных либо иных прав запретов на предоставление мест (номеров, туров) иным лицам, отличным от обладателя брони;
- 2) Наделение обладателя брони льготными правами на закрепление за ним мест (номеров, туров);
- 3) Бронирование чего-либо всегда является предварительным действием по отношению к исполнению обязанности предоставить конкретное место, которое не означает приобретение субъективного права на конкретное благо (имущество, услугу и т.п.);
- 4) Заказчику при бронировании предоставляются возможности одностороннего совершения фактических (а не юридических) действий;
- 5) Действия по бронированию осуществляет заказчик (пассажир, постоялец, турист).

Рассмотрим каждый из этих признаков бронирования в отдельности. В словаре Ушакова бронирование определяется, как «запрет, налагаемый властью, на какие-либо предметы общего пользования с целью обеспечить их для кого-либо, для каких-нибудь государственных нужд»<sup>208</sup>. Таким образом, бронирование есть запрет.

Как отмечал С.С. Алексеев, глубинный слой материи права образует «троица» - позитивные обязывания, дозволения и запреты<sup>209</sup>. В данном случае речь идет об общих дозволениях, запретах и обязываниях. Однако содержательно они сходны с индивидуальными одноименными правовыми явлениями. А.В. Малько утверждает, что понятие «запрет» является видовым по отношению к родовому понятию «ограничения» и должно быть обеспечено ответственностью, наказанием, мерами государственного понуждения и т.п.<sup>210</sup>.

---

<sup>208</sup> Толковый словарь Ушакова. [Электронный ресурс]. URL: <https://gufo.me/dict/ushakov/%D0%B1%D1%80%D0%BE%D0%BD%D1%8F> (дата обращения: 06 ноября 2019 года)

<sup>209</sup> См.: Алексеев С.С. Восхождение к праву. Поиски и решения. М.: Норма, 2001. С. 324.

<sup>210</sup> См.: Малько А.В. Правовые стимулы и ограничения: двоичность информации как метод их анализа // Общественные науки и современность. 1994. № 5. С. 5.

Запреты в гражданском праве проявляются в разных правовых формах. В.А. Белов полагает, что юридико-техническим средством правовых ограничений являются нормативные запреты<sup>211</sup>. Но, ограничения устанавливаются в отношении неопределенного круга лиц, а в отношении конкретных участников гражданских правоотношений применяется такая правовая форма, как обременение. Также, как и ограничения, обременения характеризуют то, что субъект вынужден претерпевать, и характеризуют его состояние «бесправия»<sup>212</sup>. Проявлением запретов могут служить и юридические обязанности пассивного типа, означающие юридическую невозможность совершения действий, нарушающих интересы управомоченных лиц. О.М. Родионова считает, что существование таких обязанностей обусловлено одним из способов законодательного закрепления обязанностей, именуемым методом запретов (негативного обязывания). Автор выделяет обязанности воздержания от действий и обязанности претерпевания поведения управомоченного лица<sup>213</sup>. Полагаем, что соглашение о бронировании порождает обязанность пассивного типа первого рода.

Далее следует рассмотреть возможность признания бронирования секундарным правом. Решение данного вопроса является крайне важным, поскольку секундарное право не может быть одновременно правом субъективным. А это, в свою очередь, влечет невозможность признания бронирования услугой, поскольку услуга может оказываться только путем исполнения юридической обязанности, которая всегда корреспондирует субъективному праву требования в рамках единого правоотношения. Секундарное же право характеризуется тем, что ему не противостоит никакая юридическая обязанность. Оно обеспечивается состоянием бесправия. В.А. Белов верно отмечает: «Говорят, что лица, на юридическое положение

---

<sup>211</sup> См.: Белов В.А. Гражданское право. Т. I. Общая часть. Введение в гражданское право: учебник / В.А. Белов. – 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2012. С. 343.

<sup>212</sup> См.: Белов В.А. Указ. Соч. С. 347.

<sup>213</sup> См.: Родионова О.М. Механизм гражданско-правового регулирования в контексте современного частного права. М.: Статут, 2013. С. 241-242.

которых оказывает влияние факт реализации секундарных прав, находится в состоянии связанности юридическими последствиями действий управомоченного лица»<sup>214</sup>.

Отличительными признаками секундарного права от правоспособности и от субъективного права являются следующие:

- секундарное право всегда вторично по отношению к субъективному праву и носит акцессорный характер;
- секундарное право связано всегда с конкретным правоотношением, а не является абстрактной возможностью;
- объектом секундарного права выступают исключительно правовые явления, а не действия фактического характера;
- секундарное право нельзя нарушить, поскольку право не предоставляет никаких возможностей, способных повлиять на секундарное право, лицам, противостоящим обладателю права;
- секундарное право обеспечивается не субъективной обязанностью, а состоянием связанности (бесправия) контрагента;
- секундарное право реализуется путем односторонних действий его обладателя.

Исходя из этих характеристик, попытаемся определить правовую природу бронирования.

Во-первых, стоит рассмотреть вопрос о том, что является объектом бронирования. Для примера возьмем сферу пассажирских перевозок. Если это право на заключение договора перевозки пассажира с предоставлением места на конкретном рейсе, то речь может идти о секундарном праве, которое будет вторичным по отношению к будущему субъективному праву требования оказания услуг перевозки. Иная ситуация будет складываться, если в качестве объекта притязания будут фактические действия по

---

<sup>214</sup> См.: Белов В.А. Указ. Соч. С. 335.

предоставлению пассажиру места. В этом случае о секундарном праве не может быть и речи.

На наш взгляд, речь идет о фактических действиях перевозчика, которые проявляются в воздержании закрепления провозной вместимости за третьими лицами. Речь идет именно о вместимости, а не о конкретном месте. Сам по себе факт бронирования еще не дает право пассажиру на занятие конкретного места. В период действия соглашения о бронировании конкретное место еще не определено. В качестве версии можно было бы предположить, что объектом права пассажира является субъективное право требования к перевозчику предоставить место на воздушном судне, указанном в посадочном талоне. Однако, такое субъективное право возникает только после заключения договора перевозки пассажира и багажа и прохождения регистрации на рейс. С моментом выдачи посадочного талона пассажиру отношения по бронированию прекращаются. Юридической обязанности перевозчика воздержаться от закрепления провозной вместимости за третьими лицами корреспондирует субъективное право требования пассажира не предоставлять закрепленную вместимость до заключения договора перевозки и регистрации на рейс другим лицам. Поэтому считаем вполне обоснованным утверждение С.Ю. Морозова о том, что в результате бронирования обладатель брони приобретает субъективное право требования к перевозчику<sup>215</sup>.

Стоит рассмотреть вопрос и о других действиях перевозчика, которые он совершает в рамках бронирования еще до выдачи пассажиру посадочного талона. Может быть их следует квалифицировать в качестве услуг? При этом следует исходить из того, что услуга - это всегда действия, приносящие пользу иному лицу, отличному от заказчика. На это, в частности, обращают внимание М.В. Кротов и А.Е. Шерстобитов<sup>216</sup>. Она имеет неовещественный

---

<sup>215</sup> Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: Дисс. ... д-ра юрид. наук. М., 2012. С. 304.

<sup>216</sup> См.: Гражданское право: В 4 т. Том 4: Обязательственное право / отв. ред. Е.А. Суханов. - С.87; Гражданское право: учебник: в 3-х т. Т. 2. / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. 4-е изд. перераб. и доп. М.: ООО «ТК Велби», 2003. С. 632.

результат и обладает свойством невозвратности. В судебной практике бронирование рассматривается как услуга. Так, например, в Постановлении Верховного Суда РФ от 24.10.2016 № 303-АД16-10144 по делу № А37-1433/2015 прямо говорится, что бронирование мест на рейсы воздушных перевозчиков является услугой<sup>217</sup>. Аналогичная позиция была высказана в свое время М.А. Тарасовым<sup>218</sup>. Мы с такой квалификацией не согласны.

Прежде всего, отметим, что отношения по бронированию возникают с момента приема перевозчиком заявки пассажира. Следовательно, сами действия перевозчика по приему заявки предшествуют возникновению отношений по бронированию и в их содержание не входят. При этом прием заявки производится путем внесения данных в автоматизированную систему бронирования перевозчиком, либо самим пассажиром (п. 13 «Общих правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»). Из этого следуют, что действия по закреплению места (вместимости) на рейсе в качестве услуги рассматривать нельзя по двум причинам: 1) эти действия предшествуют возникновению правовых связей между субъектами отношений по бронированию; 2) такие действия может совершать пассажир в отношении себя самого. В этой связи следует различать бронирование и соглашение о бронировании. Бронированием в п. 8 названных правил воздушных перевозок именуется закрепление на воздушном судне индивидуально не определенного пассажирского места для перевозки пассажира. Это действие, связанное с заключением соглашения о бронировании. Обязанность воздержаться от предоставления вместимости (места) другим лицам возникает после заключения соглашения о бронировании.

Учитывая, что сходные правовые связи складываются при бронировании грузовых мест на морских судах, отметим, что аналогичные

---

<sup>217</sup> См.: Постановление Верховного Суда РФ от 24.10.2016 № 303-АД16-10144 по делу № А37-1433/2015 // СПС Консультант Плюс.

<sup>218</sup> См.: Тарасов М.А. Транспортное право. Ростов: Издательство Ростовского университета, 1968. С.209.

проблемы возникают и при правовой квалификации договора букинг-нота, который некоторые исследователи относят к сделкам «занимающих промежуточное положение между договорами фрахтования и договором перевозки груза ...»<sup>219</sup>. Так, мы не в полной мере согласны с мнением В.Н. Гречухи, который отмечает, что букинг-нот «представляет собой предварительную заявку грузовладельца, направляемую перевозчику с целью бронировать на судне место для определенной партии груза»<sup>220</sup>. Во-первых, в отличие от заявки на перевозку, букинг-нот не порождает обязанности предъявить груз к перевозке, на что справедливо указывает С.Ю. Морозов<sup>221</sup>. Во-вторых, как уже отмечалось, направление заявки и действия по ее приему предшествуют возникновению отношений по бронированию. Из высказывания В.Н. Гречухи можно сделать вывод о том, что бронирование является не результатом букинг-договора, а его последующей целью. В любом случае, действия по закреплению места на рейсе, включая рассмотрение заявки, в содержание бронирования не входят.

После того, как заявка на бронирование принята перевозчик никаких активных действий не предпринимает. Его задача заключается в том, чтобы не предоставлять всем иным лицам, отличным от обладателя брони, закрепленного за ним вместимость транспортного средства. Но услуга не может быть в форме бездействия. Конечно, можно предположить, что перевозчик совершает активные действия каждый раз, когда к нему обращаются с заявкой на бронирование другие пассажиры. Предположительная активность перевозчика будет проявляться в проверке наличия свободных мест на рейс. Однако, как мы выяснили, такую проверку может проводить и сам пассажир, если он бронирует места через автоматизированную систему самостоятельно. Кроме того, действия по учету

---

<sup>219</sup>Маковский, А.Л. Международное частное морское право (понятие и источники) / Государственный проектно-конструкторский и научно-исследовательский институт морского транспорта Союзморниипроект. М.: Транспорт, 1974. С. 6.

<sup>220</sup>Гречуха В.Н. Транспортное право: учебное пособие. Ч.1. М.: МГИУ, 2002. С. 214.

<sup>221</sup>См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: Дисс. ... д-ра юрид. наук. М., 2012. С. 290.

свободных мест на рейс приносят перевозчику больше пользы, чем пассажиру, имеющему бронь. Перевозчик, производя такой учет, получает информацию о заполняемости воздушного судна и количестве проездных билетов, которые нужно продать. Перевозчик к тому же учитывает свое собственное имущество, а не имущество пассажира. Что касается обладателя брони, то ему все равно, каким образом перевозчик обеспечит закрепление за ним места и будет ли он совершать действия по учету забронированных и свободных мест или нет. Если перевозчик несмотря на произведенный им учет мест, отдаст забронированное место (вместимость) иному лицу, то цель бронирования достигнута не будет.

Таким образом правовые возможности лица, получившего бронь, обеспечиваются не активными, а пассивными действиями обязанного лица. Как уже отмечалось, пассивная обязанность может выражаться как в форме воздержания от совершения собственных действий, так и в виде претерпевания поведения управомоченного лица. На наш взгляд, ни о каком претерпевании поведения кредитора в случае с бронированием вести речи нельзя. Перевозчик не находится в состоянии бесправия, которым обеспечивается реализация секундарных прав. С одной стороны, перевозчик теряет право на передачу забронированных мест всем иным лицам, кроме обладателя брони. Но, в то же время, он не находится «*в состоянии связанности* юридическими последствиями действий уполномоченного лица»<sup>222</sup>, а исполняет юридическую обязанность.

Обратной стороной наложения в результате бронирования запретов, является закрепление за забронировавшим лицом преимуществ в отношении иных лиц на получение провозной вместимости. В большом толковом словаре «бронь» понимается как официальное закрепление за кем-, чем-либо **льготных прав** на получение чего-либо или владение, пользование чем-либо. В этой связи возникает два немаловажных вопроса. Во-первых, фраза о получении чего-либо во временное владение и пользование чем-либо

---

<sup>222</sup> См.: Белов В.А. Указ. Соч. С. 335.



наводит на мысль о том, что бронирование имеет направленность на передачу имущества. Во-вторых, может быть в результате бронирования у обладателя брони возникает преимущественное право?

При ответе на первый вопрос помимо приведенных выше аргументов в пользу разграничения отношений аренды и бронирования следует учесть, следующие обстоятельства. Бронь действительно предоставляет лицо, обладающее имуществом либо иным благом. Однако, необходимо отметить, что в результате бронирования обладатель брони получает не имущество. Правомочия владения, пользования и распоряжения по-прежнему остаются у лица, предоставившего бронь. Кроме того, имеется еще одно важное обстоятельство. Гражданское право применимо к регулированию отношений по бронированию не только помещений, мест в транспортных средствах и в зрительных залах, но и абонентских номеров и туров. Даже, если допустить, что помещения и места являются имуществом, то абонентские номера и операторские туры к имуществу вряд ли можно отнести, поскольку они в большей степени связаны со сферой оказания услуг связи и туристических услуг. Но и бронирование номеров гостиниц, пассажирских и грузовых мест и мест в зрительных залах при детальном рассмотрении также производится при оказании соответственно гостиничных, транспортных и культурно-массовых услуг. Поэтому при бронировании у обладателя брони появляется потенциальная возможность приобрести субъективное право, возникающее из соответствующего договора на оказание услуг. Причем, конкретный договор на оказание услуг должен быть заключен на условиях предоставления конкретного места, номера или тура.

Отвечая на вопрос о том, можно ли свести бронирование к льготам и преимуществам, подчеркнем его важность в решении проблемы соотношения бронирования и услуг, поскольку «ни одна из статей ГК РФ, использующих понятие «услуга», не имеет ввиду сделать это в отрыве от действия, сводя все

именно к «льготам и преимуществам»<sup>223</sup>. Отметим, что имеются серьезные отличия вторичных прав от преимущественных прав<sup>224</sup>. Преимущественные права являются одним из способов предоставления правовых льгот<sup>225</sup> и дают субъекту привилегии по отношению к другим лицам<sup>226</sup>. Однако, в отличие от вторичного права они не могут быть осуществлены на основании одностороннего волеизъявления обладателя этих прав<sup>227</sup>. В то время, как вторичным правам никакая субъективная обязанность не противостоит, преимущественные права всегда обеспечены корреспондирующей субъективной обязанностью<sup>228</sup>. Вторичное право нарушить в принципе невозможно, в то время, как преимущественное право, будучи субъективным, может быть нарушено.

Учитывая, что под правовой льготой понимают предоставление дополнительных прав, привилегий и (или) освобождение от выполнения отдельных обязанностей либо облегчение их выполнения<sup>229</sup>, можно признать, что обладателю брони такая льгота предоставляется. Обладатель брони получает более привилегированное положение по сравнению с иными потенциальными заказчиками услуг за счет предоставленных ему дополнительных правовых возможностей. Данный вывод свидетельствует в пользу того, что отношения бронирования нельзя отождествлять с предоставлением услуг, которые, как указывалось выше, не сводятся к льготам.

---

<sup>223</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга 3: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. М.: «Статут», 2002. С.203.

<sup>224</sup> В науке высказана противоположная точка зрения. См.: Скловский К., Смирнова М. Институт преимущественной покупки в российском и зарубежном праве // Хозяйство и право. 2003. № 11. С. 103 - 104.

<sup>225</sup> Глушкова Е.А. Преимущественное гражданское право и правовая льгота: проблемы соотношения // Современное право. 2016. № 11. С. 22 - 26.

<sup>226</sup> См.: Глушкова Е.А. К вопросу об отличительных особенностях преимущественных прав // Актуальные проблемы российского права. 2015. № 6. С. 120.

<sup>227</sup> См.: Онина А.А. Преимущественное право покупки в гражданском праве Российской Федерации: Дис. ... канд. юрид. наук. Уфа, 2009. С. 32, 56 - 57.

<sup>228</sup> Глушкова Е.А. К вопросу о правовой природе преимущественных гражданских прав как субъективных прав // Актуальные проблемы российского права. 2015. № 7. С. 83.

<sup>229</sup> См.: Бахрах Д.Н. Правовые льготы // Справедливость и право. Свердловск: СЮИ, 1989. С. 77; Мирошник С.В. Теория правового стимулирования: Дис. ... д-ра юрид. наук. Ростов н/Д, 2003; Никитинский В.И. Эффективность норм трудового права. М., 1971. С. 78; Титова М.В. Налоговые льготы: Дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2004. С. 20.

Для признания возможностей обладателя брони в качестве секундарного права необходимо дать ответ может ли быть оно нарушено в принципе или нет? Имеются ли у перевозчика юридические возможности, способные повлиять на право пассажира приобрести субъективное право на занятие конкретного места в определенном транспортном средстве, возникшее из договора перевозки? На наш взгляд, такие возможности у перевозчика имеются. М.Я. Кириллова справедливо утверждает, что, если в содержание обязательственного правоотношения входит обязанность должника не совершать определенного действия, тогда нарушением права кредитора будет совершение должником запрещенного действия<sup>230</sup>.

Одним из самых распространенных случаев нарушения прав пассажира, вытекающих из соглашения о бронировании, является предоставление забронированного за пассажиром места другому лицу. Примерами могут служить случаи, когда пассажир стал жертвой овербукинга. Данное понятие происходит от английского слова «overbooking», которое переводится как «перебронирование», сверхбронирование. Смысл этого явления заключается в том, что перевозчик осуществляет бронирование вместимости в большем количестве, чем вместимость транспортного средства. Действия перевозчика обусловлены необходимостью компенсации потерь от возврата некоторыми пассажирами билетов в последний момент, ввиду чего до 10% мест в самолете остаются не занятыми<sup>231</sup>. В таких случаях, только придя на регистрацию, пассажир узнает, что забронированная за ним вместимость отдана другому лицу, а ему посадочного места на воздушном судне не хватило. В подобных случаях отсутствует неизбежность наступления желаемых для пассажира юридических последствий в силу только его односторонних действий, что называется «по щелчку».

---

<sup>230</sup> См.: Кириллова М.Я. Начало течения срока исковой давности // Антология уральской цивилистики, 1935 - 1989 гг.: Сборник статей. М.: Статут, 2001. С. 98.

<sup>231</sup> Joyce McLaughlin. Overbooking and Denied Boarding: Legal Response in the Last Decade // Journal of Air Law and Commerce. 1989. Volume 54. Issue 4. Article 8. P. 1136.

Анализируя правовую природу овербукинга, М.А. Бажина справедливо приходит к выводу о том, что его следует характеризовать как односторонний отказ перевозчика от исполнения договора перевозки<sup>232</sup>.

Кроме того, перевозчику в определенных случаях предоставлено право аннулировать бронь. Указание в законодательстве на возможность осуществления таких действий ставит под сомнение тезис о том, что перевозчик своими действиями не может нарушить право обладателя брони.

Федеральными авиационными правилами (п.п. 26, 27) предусмотрено несколько случаев, в которых перевозчик без предупреждения пассажира и грузоотправителя может аннулировать бронирование:

- неоплата пассажиром перевозки и неоформления ему в установленные сроки проездного билета;
- непредъявление груза к перевозке;
- предъявление груза с неправильно оформленными документами;
- не сообщения перевозчику о намерении продолжить перевозку на последующих участках маршрута в случаях, когда не воспользовался забронированным пассажирским местом на одном из предыдущих участков перевозки.

Первый из перечисленных случаев связан с тем, что договор перевозки пассажира может быть не заключен в виду отказа пассажира оплатить проезд и приобрести билет. Действия по оплате и приобретению билета следует рассматривать как акцепт предложения заключить договор перевозки пассажира. Но, если договор перевозки не будет заключен, то невозможно реализовать право пассажира исключительно по своей воле на предоставление ему вместимости. Следует учесть, что договор - это соглашение и требует обоюдного согласия сторон, а не одностороннего волеизъявления пассажира. Поэтому, перевозчик легко может нарушить право обладателя брони, отказав в заключении договора перевозки

---

<sup>232</sup> См.: Ордушевская О.Е., О.Е. Бажина М.А. Правовое регулирование «овербукинга» при воздушных перевозках пассажиров в Российской Федерации // Транспортное право. 2019. № 2. С. 11.

пассажира. При этом, возможность отказа может быть вполне правомерной, например, в случае предоставления пассажиром недостоверных сведений и поддельных документов.

К случаям правомерного отказа в заключении договора перевозки можно отнести аннулирование бронирования при предъявлении груза с неправильно оформленными документами.

Последний из перечисленных случаев свидетельствует о возможности нарушения права обладателя брони не только в случаях, когда они обусловлены действиями пассажира, но и действиями самого перевозчика. Все тот же овербукинг может служить причиной того, что пассажир не осуществил перевозку на первоначальном этапе, что повлекло аннулирование брони на последующих этапах.

Наконец, право обладателя брони может быть нарушено на этапе регистрации пассажира на рейс. Перевозчик может отказать в регистрации в аэропорту и выдаче посадочного талона в случаях опоздания пассажира ко времени регистрации, отказа в оформлении багажа, прохождении предполетного досмотра и в иных установленных законом случаях.

Таким образом, право пассажира, вытекающего из соглашения о бронировании, не может быть признано секундарным, поскольку оно может быть нарушено перевозчиком. У пассажира отсутствует возможность только своими односторонними действиями приобрести право на занятие места в транспортном средстве.

В соответствии с п. 93 приказа Минтранса России от 25.09.2008 № 155 «Об утверждении Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации» при добровольном отказе пассажира от полета *взимается плата за операции по аннулированию бронирования перевозки*<sup>233</sup>. Таким образом действия по аннулированию бронирования

---

<sup>233</sup>См.: Приказ Минтранса России от 25.09.2008 № 155 «Об утверждении Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области

рассматриваются в качестве дополнительных услуг. На наш взгляд, такая квалификация является небезупречной.

Казалось бы, наличие субъективного права перевозчика аннулировать бронь должна корреспондировать субъективная обязанность пассажира заключить договор перевозки и использовать предоставленное место в процессе доставки в пункт назначения. Если это так, то можно говорить о правоотношении, возникающем из договора на оказание услуг по бронированию. Однако в действительности дело обстоит иначе. Даже, если предположить, что бронирование является услугой, оказываемой на основании договора, то одностороннее расторжение договора, известное немецкому праву, как *Rücktritt* (дословно «отступление», «шаг назад»)<sup>234</sup> следует рассматривать как меру оперативного воздействия и действие организационного характера<sup>235</sup>, представляющего собой одностороннюю сделку<sup>236</sup>. Более того, следует согласиться с позицией А.В. Егорова об отнесении права на одностороннее расторжение договора к секундарным правам<sup>237</sup>. Следовательно, во-первых, нельзя нарушить возможность расторгнуть договор односторонними действиями, а во-вторых действия организационного характера являются неимущественными и ничего общего с оказанием услуг не имеют.

Между тем, у пассажира нет субъективной обязанности заключить договор перевозки, а потому нарушить ее он не может. В этой связи нельзя рассматривать аннулирование бронирования как одностороннее расторжение договора либо односторонний отказ от его исполнения.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что право бронирования является субъективным и обеспечивается обязанностью перевозчика на

---

гражданской авиации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. № 50. 2008.

<sup>234</sup> См.: Palandt Kommentar zum BGB. 67. Aufl. С.Н. Beck, 2008. S. 542.

<sup>235</sup> См.: Карапетов А.Г. Расторжение нарушенного договора в российском и зарубежном праве // СПС Консультант Плюс.

<sup>236</sup> Денисевич Е.М. Односторонние сделки, направленные на прекращение гражданских правоотношений // Цивилистические записки: Межвуз. сб. научн. тр. Вып. 2. М., 2002. С. 142.

<sup>237</sup> См.: Егоров А.В. Структура обязательственного отношения: наработки германской доктрины и их применимость в России // Вестник гражданского права. 2011. № 3. С. 241 - 274.

воздержание от действий в отношении имущества, которое защищено броней.

Появившиеся в результате бронирования правовые связи между пассажиром и перевозчиком можно охарактеризовать как организационные, а, следовательно, неимущественные. Никаких имущественных отношений на стадии бронирования не возникает. Организационный характер соглашения о бронировании обусловлен тем, что оно направлено на организацию исполнения обязанности перевозчика предоставить конкретное место пассажиру, которая возникает в результате заключения договора воздушной перевозки пассажира.

На практике имеются случаи, так называемого гарантированного, бронирования гостиничных номеров, когда за это взимается плата. Более того, за отказ от бронирования или опоздания в заселении более, чем на сутки, с постояльца взимается плата за простой номеров. Таким образом, в данном случае у заказчика помимо права на гарантированное заселение появляется обязанность заселиться в установленные сроки. Получается, что при гарантированном бронировании не отель, а его клиент гарантирует, что воспользуется забронированным за ним номером. Суды, на наш взгляд, ошибочно квалифицируют отношения по бронированию гостиничных номеров в качестве договоров возмездного оказания услуг. Такую квалификацию, например, дал Одиннадцатый Арбитражный апелляционный Суд в своем Постановлении от 6 июля 2018 г. по делу № А65-6177/2018<sup>238</sup>.

Однако, в тех случаях, когда за бронирование берут деньги, их следует рассматривать в качестве предоплаты за оказанные гостиничные услуги, а не как плату за бронирование.

Что касается платы за фактический простой номеров, то она представляет собой гражданско-правовую ответственность за нарушение

---

<sup>238</sup> См.: Постановление Одиннадцатого Арбитражного апелляционного Суда от 6 июля 2018 г. по делу № А65-6177/2018 // СПС Консультант Плюс

обязательства и носит штрафной характер. Никакого отношения к цене договора и к стоимости оказанных услуг она не имеет.

На основании вышесказанного можно сделать следующий вывод:

*Под договором бронирования в гражданском праве следует понимать обязанность исполнителя услуг воздержаться от предоставления третьим лицам мест (вместимости), номеров либо туров, а обладатель брони имеет право требовать от исполнителя воздержания от таких действий.*

Применительно к транспортной сфере данное определение может быть уточнено следующим образом:

*В силу соглашения о бронировании пассажирских мест воздушный перевозчик обязан воздержаться от предоставления третьим лицам вместимости транспортного средства, закрепленного за пассажиром, до момента регистрации на рейс, осуществляемый на соответствующем участке маршрута перевозки, а пассажир имеет право требовать от перевозчика воздержания от таких действий.*

Блокирование мест несколько отличается от бронирования. Если говорить о сходстве этих юридических конструкций, то обе они направлены на запрет, который налагается на лицо, предоставившее бронь и стесняют его в действиях. В результате блокирования и бронирования образуются организационно-правовые связи, характеризующиеся безвозмездным и неимущественным характером. Обе конструкции связаны с договором на оказание услуг по перевозке, который будет заключен в будущем. И в результате бронирования, и в результате блокирования возникает юридическая обязанность, которая обеспечивает субъективное право требования. Таким образом, возникает полноценное гражданско-правовое отношение. И блокирование, и бронирование допускают возможность исполнителя услуг нарушить право обладателя брони и помешать его осуществлению, а последний не может реализовать свое право односторонними действиями «по щелчку». Такие субъективные права обеспечиваются бездействием перевозчика, а не собственными действиями.



Вместе с тем, имеется и ряд существенных отличий.

Во-первых, обладателем брони является пассажир, а в отношениях по блокированию мест участвуют две или более транспортных организаций.

Во-вторых, договор, предусматривающий блокирование мест, не только не исключает их последующего бронирования, но и с неизбежностью предшествует ему. Пассажиры в любом случае должны забронировать место на воздушном судне вне зависимости от того, имеется ли договор между перевозчиками о блокировании мест или его нет. Учитывая организационный характер договора о блокировании мест, можно сделать вывод о том, что он направлен на организацию не только заключения и исполнения будущих договоров перевозки пассажиров, но и на организацию бронирования мест. Таким образом, заключению договора воздушной перевозки пассажира в данном случае предшествует цепочка организационных гражданско-правовых связей, первым звеном которой является организационный договор о блокировании мест, а в качестве следующего звена выступают организационные юридические связи, образующиеся в результате бронирования пассажиром конкретного места.

Соглашение о блокировании мест в принципе может рассматриваться в качестве самостоятельного договора. Законодательство не запрещает заключение таких организационных договоров. Вместе с тем, блокирование мест не является самоцелью, поскольку оно необходимо лишь для того, чтобы обеспечить своевременную доставку пассажира и его багажа в пункт назначения. Поэтому, на практике соглашение о блокировании выступает в качестве одного из условий договора код-шеринга, который направлен на организацию заключения договоров воздушной перевозки пассажиров на систематической основе.

#### **Выводы:**

*1. В силу соглашения о бронировании пассажирских мест перевозчик обязан воздержаться от предоставления третьим лицам вместимости транспортного средства, закрепленного за пассажиром, до*

*момента регистрации на рейс, осуществляемый на соответствующем участке маршрута перевозки, а пассажир имеет право требовать от перевозчика воздержания от таких действий.*

*2. Соглашение о бронировании является организационным договором, поскольку направлено на организацию исполнения обязанности перевозчика предоставить конкретное место пассажиру, которая возникает в результате заключения договора воздушной перевозки пассажира.*

*3. Договор о блокировании мест, можно сделать вывод о том, что он направлен на организацию не только заключения и исполнения будущих договоров перевозки пассажиров, но и на организацию бронирования мест.*

## **2.2. Договор код-шеринга на условиях блокирования мест.**

Одним из примеров осуществления совместной деятельности перевозок транспортными организациями является взаимодействие перевозчиков на условиях договора код-шеринга. Нередкой является картина, когда на табло в аэропорту высвечивается информация о том, что в одно и то же время по одному и тому же маршруту летят несколько авиакомпаний.

Термин код-шеринг обозначает обмен кодами. Речь идет о кодах, присваиваемых каждой авиакомпании международной ассоциацией воздушного транспорта<sup>239</sup> (далее – ИАТА). Данные двухсимвольные коды позволяют персонифицировать авиаперевозчиков и их получение относится к числу обязательных предпосылок для осуществления международных пассажирских перевозок и отражаются в номерах проездных билетов, как первые символы<sup>240</sup>. Так, широко известен код S7, присвоенный

<sup>239</sup> Международная ассоциация воздушного транспорта - International Air Transport Association (IATA) - неправительственная организация авиаперевозчиков (авиакомпаний), которая была основана в апреле 1945 г. в Гаване (Куба). Подробнее на: <http://avia.pro/blog/iata>

<sup>240</sup> См.: Распоряжение Министерства транспорта РФ от 29.08.2001 г. № НА 334-р «Об объявлении стандарта отрасли ОСТ , 78-2001 «Перевозочные документы строгой отчетности на воздушном транспорте. Требования и порядок их регистрации».

авиакомпания «S7 Airlines» (бывшая авиакомпания «Сибирь»). Согласно Резолюции ИАТА № 762 коды выделяются штаб-квартирой ассоциации в Монреале.

Положения Варшавской<sup>241</sup>, Гвадалахарской<sup>242</sup> и Монреальской<sup>243</sup> конвенций регулируют взаимоотношения авиаперевозчиков при организации совместных перевозок пассажиров и багажа и определяют правовой статус договорного и фактического перевозчиков. При этом, фактическим называется перевозчик, который непосредственно осуществляет перевозку. Договорной перевозчик (перевозчик по договору) заключает договоры перевозки пассажира и багажа с пассажирами, но сам в оказании услуг по доставке пассажиров в пункт назначения может не участвовать. Таким образом, перевозку пассажира может осуществлять не та авиакомпания, которая указана в билете. Здесь реализуется классическая схема о возложении должником обязанностей на третье лицо, где в качестве должника выступает договорной перевозчик, а в качестве третьего лица – фактический перевозчик.

Международная организация гражданской авиации (далее - ИКАО<sup>244</sup>) также регулирует отношения по обмену кодами между авиакомпаниями. Так, в главе 4.1. документа №9626 «Руководство по регулированию международного воздушного транспорта», изданного в 2004 году в соответствии с резолюцией Ассамблеи ассоциации, предусмотрена возможность заключения соглашений о совместном использовании кодов, «т. е. на использование кодового обозначения рейса одного авиаперевозчика для рейса, выполняемого вторым авиаперевозчиком, при этом рейс обычно

---

<sup>241</sup> Конвенция от 12 октября 1929 г. для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (с изменениями, внесенными Протоколом от 28 сентября 1955 г., Конвенцией от 18 сентября 1961 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами, Вып. VIII, - М., 1935, С. 326 – 339.

<sup>242</sup> Конвенция дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору от 18 сентября 1961 г. // Ведомости ВС СССР. 15.02.1984. № 7, ст. 113.

<sup>243</sup> Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // Собрание законодательства РФ. № 37. 11.09.2017

<sup>244</sup> ИКАО от англ. ICAO — International Civil Aviation Organization) - специализированное учреждение ООН, учрежденное «Конвенцией о международной гражданской авиации» в г. Чикаго 07.12.1944 // СПС Консультант Плюс.

определяется (и может потребоваться определить его) как рейс, выполняемый вторым авиаперевозчиком»<sup>245</sup>.

Код-шеринговые соглашения дают массу преимуществ, как перевозчикам, так и пассажирам. Для перевозчиков при нулевых затратах увеличивается рынок предоставления транспортных услуг за счет расширения маршрутной сети, появляется возможность маневрирования вместимостью воздушных судов, увеличения числа рейсов без увеличения количества самолетов на линии, использования брендов известных авиакомпаний и увеличение узнаваемости малоизвестных воздушных перевозчиков, выстраивания более гибких логистических схем, бесплатная реклама, позволяющая увеличить узнаваемость бренда, снижаются операционные расходы, и т.д. Что касается пассажиров, то они, по обоснованному мнению С.А. Кмить, получают возможность сокращения времени полета при стыковочных рейсах, не регистрироваться дополнительно при пересадках, снижения цены за перевозку либо получения скидок и спецпредложений, повышение комфорта при пересадках за счет совместного использования авиаперевозчиками объектов воздушной инфраструктуры, бронирования авиабилетов на удобный рейс предпочитаемой авиакомпанией<sup>246</sup>.

Принято различать несколько видов код-шеринговых соглашений:

1. Блок-код. Договор содержит условие, согласно которому договорной перевозчик блокирует определенное количество пассажирских мест на рейсе фактического перевозчика и осуществляет продажу проездных билетов на эти места с наценкой и под своим кодом. Риск того, что билеты на блокируемые места не будут выкуплены, несет договорной перевозчик, который в любом случае возмещает фактическому перевозчику стоимость

---

<sup>245</sup> См.: Руководство по регулированию международного воздушного транспорта. Документ ИАТА № 9626. Изд-е второе. М.: Авиаиздат, 2004 // [http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9626\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9626_cons_ru.pdf)

<sup>246</sup> Право и экономическая деятельность: современные вызовы: монография / Е.Г. Азарова, А.А. Аюрова, М.К. Белобабченко и др.; отв. ред. А.В. Габов. М.: ИГиСП, Статут, 2015. С. 121-122

перевозки. Фактический перевозчик несет все расходы, связанные с осуществлением рейса.

2. Доступ к бронированию мест на рейсы партнеров. Договор код-шеринга содержит условие о возможности доступа взаимодействующих компаний к бронированию мест по принципу «свободная продажа» с определением количества мест каждого из партнеров и сроки окончания продажи. Рейсы в этом случае осуществляются под двойным кодом. Порядок распределения доходов осуществляется в соответствии с условиями договора.

Данный вид код-шеринга может осуществляться по принципам «коридор свободного потока» и «ограниченный поток». В обоих случаях обмен данными о проданных билетах происходит в режиме реального времени без привязки конкретных мест к какой-либо из договаривающихся авиакомпаний. Однако при коридоре свободного потока количество продаваемых мест не ограничено, а при ограниченном потоке договор содержит условие о максимальном количестве билетов для партнеров.

3. Договор код-шеринга с условием передачи пассажиров на стыкующихся рейсах. Данная схема реализуется в случаях, когда каждая из авиакомпаний осуществляет перевозку пассажиров и багажа на своем отрезке пути. При этом пересадка пассажиров происходит без повторной регистрации в месте стыковки рейсов авиакомпаний.

Каждый из перечисленных видов договора код-шеринга заслуживает внимания с точки зрения их правовой квалификации. Однако первый вид договора, содержащего условие о блокировании мест, представляется наиболее интересным. На нем мы остановимся подробнее. Но прежде, чем говорить о частном случае, представляется целесообразным выявить общие правовые черты, присущие всем договорам код-шеринга.

Не вызывает сомнения, что правоотношения, возникающие из договора код-шеринга, носят гражданско-правовой характер. Во-первых, они регулируются методом юридического равенства сторон. Во-вторых, речь

идет о регулировании имущественных общественных отношений, входящих в предмет гражданского права.

Существуют различные мнения по поводу возможности правовой квалификации данного договора в качестве договора аренды транспортных средств с экипажем, договора фрахтования, договора перевозки пассажиров и багажа, договора простого товарищества, особого вида организационного договора. Представляется, что сравнительный анализ договора код-шеринга с названными видами договоров позволит выявить его предмет и наиболее значимые признаки, на основе которых можно будет сделать вывод о правовой природе и видовой принадлежности договора.

По мнению экспертов МГУ им. М.В. Ломоносова и судей наиболее близкой договорной конструкцией к договору код-шеринга является договор фрахтования (чартера).<sup>247</sup> Действительно, определенное сходство имеется, поскольку в обоих случаях речь идет о вместимости транспортных средств. Однако, нельзя не видеть ряда принципиальных отличий между двумя договорами.

Во-первых, код-шеринг применяется только при регулярных перевозках по расписанию, установленному перевозчиком, в то время, как чартер характеризуется нерегулярностью. *Регулярность перевозок* является значимым признаком для определения правовой природы код-шеринга.

Во-вторых, чартер предусматривает уплату фрахта, а код-шеринг является безвозмездным. Однако, даже если конкретный договор предусматривает условие об оплате вознаграждения договорному перевозчику, то речь идет о распределении между перевозчиками доходов, полученных от совместной деятельности, т.е. о распределении денег, полученных от пассажиров. Ни один перевозчик не платит по договору код-шеринга другому перевозчику. Существует мнение о том, что код-шеринг является «завуалированной формой выплаты компенсации за

---

<sup>247</sup> См.: Денисова М.О. Ответственность и налогообложение в рамках договора код-шеринга // Отрасли права. Аналитический портал. [Электронный ресурс]. // URL: <http://отрасли-права.пф/article/12971> (дата обращения: 14 января 2020 г.)

предоставленное право выполнения полетов на авиалинии»<sup>248</sup>. Однако, на самом деле, действия договорного перевозчика сводить к предоставлению права полетов фактическому перевозчику представляется неправильным. Речь идет не о предоставлении права, а, напротив, о возложении обязанности на третье лицо, а также о запрете предоставлять места (вместимость) на рейсе пассажирам, не заключившим договор перевозки с договорным перевозчиком. Об уступке права требования здесь также не может быть и речи в виду отсутствия уступаемого требования.

В-третьих, договор фрахтования допускает возможность совпадения фрахтователя в одном лице с пассажиром. В договоре код-шеринга участвуют только перевозчики.

В-четвертых, договор фрахтования является двусторонним договором, где интересы сторон являются встречными, а договор код-шеринга многосторонним договором.

В-пятых, договор фрахтования не предполагает организации заключения и исполнения в будущем иных договоров. Обязанность доставить пассажира и его багаж в пункт назначения возникает непосредственно из чартера. Код-шеринговое соглашение, напротив, не порождает обязательства по перевозке и имеет организационный характер. Во исполнение такого договора необходимо заключить отдельные договоры перевозки с пассажирами.

Одним из предполагаемых вариантов правовой классификации договора код-шеринга является признание его разновидностью договора простого товарищества (договора о совместной деятельности). В соответствии со ст. 1041 ГК РФ по данному договору двое или несколько лиц (товарищей) обязуются соединить свои вклады и совместно действовать без образования юридического лица для извлечения прибыли или достижения иной не противоречащей закону цели. На первый взгляд, отношения

---

<sup>248</sup> Виды договоров на транспортные услуги. Основные соглашения и договоры на уровне авиакомпании [Электронный ресурс]. // URL: <http://www.aviaplace.ru/aviauslugi/vidyi-dogovorov-na-transportnyie-uslugi.-osnovnyie-soglasheniya-i-dogovora-na-urovne-aviakompanii.html> (дата обращения: 14 октября 2018 г.)

авиакомпаний по код-шерингу полностью укладываются в рамки договора простого товарищества, который одновременно регулирует организационные и имущественные отношения<sup>249</sup>.

Договор товарищества в том или ином виде применялись на транспорте уже давно. Так, А.И. Каминка полагал, что основанием возникновения такого образования, как Нарышкинские железные дороги является товарищеский договор<sup>250</sup>.

Сходство рассматриваемых договоров наблюдается в том, что и в договоре простого товарищества и в договоре код-шеринга отсутствует антагонизм интересов товарищей. Они однонаправленны и сходятся в одной точке<sup>251</sup>. Поэтому такие договоры всегда многосторонние<sup>252</sup>. Наличие единой (общей) цели проявляется в том, что «ни одна из сторон не вправе требовать исполнения в отношении себя лично и соответственно не должна производить исполнение непосредственно в отношении какой-либо другой стороны»<sup>253</sup>. Однозначно выделить активную и пассивную сторону в таком договоре нельзя<sup>254</sup>. Если цели сторон договора код-шеринга обозначить как организацию исполнения договора перевозки пассажиров и багажа, то конфликт интересов сторон отсутствует, а интересы сторон будут однонаправленными.

Говоря об отличиях двух сравниваемых видов договоров, следует, во-первых, отметить, что вторичная (подчиненная главной) цель характеризует только договор простого товарищества и отсутствует у договора код-шеринга. Речь идет о направленности «на создание соответствующего образования, не являющегося юридическим лицом»<sup>255</sup>. Транспортные

---

<sup>249</sup> Брызгалин А.В. Договоров о совместной деятельности // Право и экономика. 1994. № 11 - 12. С. 5.

<sup>250</sup> См.: Каминка А.И. Договор товарищества // Право. 1908. № 12. С. 677.

<sup>251</sup> Победоносцев К.П. Курс гражданского права. Часть третья: Договоры и обязательства. М., 1881. С. 500 - 501.

<sup>252</sup> См.: Гражданское право. Т. 2. Полутом II / Под ред. Е.А. Суханова. С. 264 - 265.

<sup>253</sup> Гражданское право: Учебник. Часть вторая / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 2003. С. 763.

<sup>254</sup> Гражданское право. Т. 2. Полутом II / Под ред. Е.А. Суханова. С. 313.

<sup>255</sup> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о займе, банковском кредите и факторинге. Договоры, направленные на создание коллективных образований. Книга 5. Т. 1. М.: «Статут», 2006.



организации при заключении договора код-шеринга не преследуют цели на создание какого-то неправосубъектного образования. Отсутствие правосубъектности простого товарищества приводит к тому, что «В области *societas* не может быть требований и долгов товарищества как такового, а есть только долги и требования отдельных товарищей»<sup>256</sup>. Данное утверждение Ю. Барона относительно *societas*, под которым в римском праве понимался договор товарищества, имеет значения для отграничения договора простого товарищества от договора код-шеринга. По договору простого товарищества третье лицо может предъявить требования только к тому лицу, с которым была заключена сделка либо ко всем товарищам, указанным в доверенности. По договору о возложении обязанности на третье лицо, перед кредитором за действия третьего лица отвечает должник.

Во-вторых, как уже было отмечено, непременным признаком договора простого товарищества является объединение вкладов товарищей. В отношении каждого товарища прямо установлена такая обязанность, а условие договора о размере вкладов является существенным. В.С. Ем и И.В. Козлова обоснованно утверждают, что договор, в котором участники не формируют за счет вкладов имущество, составляющее их общую долевую собственность, не несут бремя расходов и убытков от общего дела, и не распределяют между собой полученные результаты, не может быть квалифицирован в качестве договора простого товарищества<sup>257</sup>.

Происходит ли объединение вкладов авиаперевозчиков, и, если да, то что является вкладом в общее имущество? На наш взгляд, никакого объединения вкладов здесь не происходит. Если даже гипотетически предположить, что фактический перевозчик в качестве вклада вносит имущественные права на блокируемые пассажирские места, а договорной перевозчик вносит, например, свою деловую репутацию, то и здесь речь об

---

<sup>256</sup> Барон Ю. Система римского гражданского права. Выпуск первый. Книга I. Общая часть. С. 218.

<sup>257</sup> Гражданское право. Т. 2. Полутом II / Под ред. Е.А. Суханова. М., 2000. С. 307. См. также: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / Под ред. О.Н. Садикова. М., 2003. С. 748 - 749 (автор - В.В. Чубаров).

объединении вкладов не идет. Во-первых, не происходит обособления вкладов, не ведется их обособленного учета. Во-вторых, прибыль не распределяется между участниками пропорционально вкладам. В-третьих, оценка вкладов не производится. Неприменимы здесь и правила о выделе доли.

В-третьих, между сторонами договора код-шеринга отсутствует фидуциарность, которая является характерным признаком договора простого товарищества. По этой причине не возникает из договора код-шеринга личных неимущественных отношений.

В-четвертых, в отличие от товарищей в договоре простого товарищества, стороны договора код-шеринга не несут ответственность своим собственным имуществом.

Все вышесказанное, позволяет сделать однозначный вывод о том, что договор код-шеринга не является договором простого товарищества. Вместе с тем, договор простого товарищества является не единственным договором, относящимся к договорам о совместной деятельности. Поэтому, представляется, что договор код-шеринга является одним из видов договора о совместной деятельности.

С.А. Кмить предлагает рассматривать договор код-шеринга в качестве разновидности договора перевозки пассажира и багажа<sup>258</sup>. Свое утверждение, автор, в частности основывает на постановлении ФАС Московского округа от 15.08.2014 г. по делу № А40-125605/13, в котором сказано, что соглашения о совместном использовании рейсов услуги не являются услугами по перевозке пассажиров, не основаны на нормах действующего законодательства<sup>259</sup>. На наш взгляд, такая позиция не вполне обоснована. С одной стороны, следует согласиться в том, что и фактический и договорной перевозчик задействованы в оказании услуг пассажиру по договору

---

<sup>258</sup> См.: Кмить С.А. О квалификации договора «код-шеринг» на условиях блокирования мест // Комментарий практики рассмотрения экономических споров (судебно-арбитражной практики) / под ред. В.Ф. Яковлева. М.: КОНТРАКТ, 2015. Вып. 21. С. 94. С. 87 - 108.

<sup>259</sup> Постановление ФАС Московского округа от 15.08.2014 г. по делу № А40-125605/13 // СПС Консультант Плюс

перевозки. С другой стороны, данное утверждение касается взаимоотношений перевозчиков с пассажиром и не объясняет сути договорных отношений между самими перевозчиками.

Фактический перевозчик оказывает услугу по перевозке пассажиру, но не договорному перевозчику, который никуда по договору код-шеринга не перемещается. Вполне очевидно, что договорной перевозчик не приобретает проездных билетов, чтобы с помощью фактического перевозчика быть доставленным в пункт назначения. Напротив, он занимается продажей билетов пассажирам. Поэтому следует признать правильными выводы ВС РФ, сделанные в Определении от 30.07.2015 по делу № А40-140893/2013 о том, что Существо отношений код-шеринга предполагает, что в рамках данного соглашения его стороны не оказывают услуги по перевозке непосредственно друг другу. Фактическим получателем услуги является авиапассажир<sup>260</sup>.

Следует учесть, что взаимоотношения должника и привлеченных им к исполнению своих обязанностей по договору третьих лиц (субподрядчиков, субкомиссионеров, соперевозчиков и т.п.), строятся чаще всего на основании организационного гражданско-правового договора, который по мнению В.А. Белова является рамочным<sup>261</sup>. Примером может служить узловое соглашение, заключенное между перевозчиками различных видов транспорта в целях исполнения обязанности должника по доставке груза в пункт назначения. Иллюстрацией могут служить слова А.Г. Быкова, Д.И. Половинчика и Г.П. Савичева о том, что узловые соглашения «являются одним из видов организационных транспортных договоров, задача которых – определить порядок взаимоотношений транспортных предприятий в пунктах перевалки. В данных отношениях не регулируются отношения транспорта с грузоотправителями и грузополучателями, отправляющими и получающими

---

<sup>260</sup> См.: Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 30.07.2015 по делу № 305-КГ15-3206, А40-140893/2013 // СПС Консультант-Плюс

<sup>261</sup> Белов, В.А. Гражданское право. Общая и Особенная части: учебник. М.: ЮрИнфор., 2003. С.324.

грузы в прямом смешанном сообщении»<sup>262</sup>. С точки зрения Г.Б. Астановского, узловые соглашения носят организационный характер и регулируют внутренние отношения транспортных организаций<sup>263</sup>. На организационном характере узлового соглашения настаивают В.В. Витрянский<sup>264</sup>, С.Ю. Морозов<sup>265</sup>, Б.И. Пугинский<sup>266</sup> и др.

Внутренние договорные правоотношения между договорным и фактическим воздушными перевозчиками также направлены на организацию исполнения обязанностей в рамках иного (внешнего) правоотношения, вытекающего из договора перевозки пассажира и багажа. Таким образом, третье лицо (фактического перевозчика) следует рассматривать в качестве участника внутреннего организационного правоотношения, в котором ему противостоит договорной перевозчик, одновременно являющийся участником первоначального (организуемого) правоотношения по перевозке пассажира и багажа. Именно на такую правовую связь между внутренним и внешним правоотношением справедливо указывает В.К. Андреев<sup>267</sup>.

Организационные правоотношения, складывающиеся в рамках договора код-шеринга, носят неличный неимущественный характер. По крайней мере, это касается вопроса расчетов за перевозку. Услуги по перевозке в любом случае оплачивает пассажир, а не транспортные организации, которые могут лишь передавать друг другу полученные от пассажира деньги<sup>268</sup>. Между перевозчиками в рамках договора код-шеринга распределяются только доходы, полученные от пассажиров, которые иногда

<sup>262</sup> Быков, А.Г., Половинчик, Д.И., Савичев, Г.П. Комментарий к Уставам автомобильного транспорта союзных республик. М., 1978. С.160.

<sup>263</sup> Астановский, Г.Б. Комментарий к уставу железных дорог СССР / под ред. Г.Б. Астановского. М.: Юрид. лит., 1986. С.242.

<sup>264</sup> Витрянский, В.В. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении // Хозяйство и право. 2001. № 6. С.39.

<sup>265</sup> См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: Дис. ... доктора юрид. наук. М., 2012. С. 404.

<sup>266</sup> См.: Пугинский, Б.И. Коммерческое право. С.288.

<sup>267</sup> См.: Андреев В.К. Вопросы ответственности третьих лиц с позиции теории представительства // актуальные проблемы государства и права: Проблемы субъективных прав. Межвузовский сборник научных трудов. Вып. 280. Краснодар: Изд-во Кубан. Ун-та, 1979. С. 34-47.

<sup>268</sup> См.: Витрянский, В.В. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении // Хозяйство и право. 2001. № 6. С. 27.; Хаскельберг, Б.Л. Правовое положение транспортных организаций при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении // Проблемы советского государства и права: межвузовский тематический сборник. Иркутск, 1972. №1- 2, С.126.

неправомерно называют вознаграждением. Например, условиями договора может быть предусмотрено, что фактическому перевозчику перечисляются только деньги за бортопитание и пассажирский сбор, а 90% стоимости билета остается у договорного перевозчика и является его «вознаграждением». Так, имеется опыт работы по такой схеме авиакомпаний «Аэрофлот» (договорной перевозчик) и «Delta Airlines» (фактический перевозчик) при совершении рейса из Нью-Йорка в Москву. На самом деле ни о каком вознаграждении здесь речь не идет и наряду с организационным гражданско-правовым отношением не возникает дополнительного обязательственное правоотношение по предоставлению имущественных благ. Договор код-шеринга всегда безвозмездный.

Таким образом, в отличие от договора перевозки пассажира и багажа, договор код-шеринга не имеет своим предметом оказание услуг. Вместе с тем, признание его в качестве организационного договора ставит вопрос о возможности применения к нему конструкции рамочного договора. Данный вопрос следует решить положительно, поскольку речь идет о систематической организации исполнения договоров перевозки пассажиров. Договор код-шеринга является средством восполнения открытых условий множества договоров перевозки пассажиров, заключаемых в период действия рамочного договора. Открытым в данном случае будет условие о предоставлении пассажиру конкретного места в транспортном средстве.

Имеются определенные сходства у договора код-шеринга с договором транспортной экспедиции. Сближает их то, что договорной перевозчик, также, как и экспедитор, выполняет представительские функции. Однако, договор код-шеринга нельзя рассматривать в качестве разновидности договора транспортной экспедиции по следующим причинам.

Во-первых, услуги, оказываемые по договору транспортной экспедиции связаны с перевозкой груза, а не с перевозкой пассажира и багажа. Хотя в настоящее время высказываются обоснованные предложения по расширению сферы действия договора транспортной экспедиции, но пока

правовая действительность свидетельствует об ограничении сферы действия экспедитора грузовыми перевозками.

Во-вторых, сторонами договора код-шеринга являются транспортные организации, в то время как в договоре транспортной экспедиции в качестве клиента всегда выступает либо грузоотправитель, либо грузополучатель.

В-третьих, договор код-шеринга является многосторонним организационным договором, в то время как договор транспортной экспедиции является договором на оказание услуг и может быть квалифицирован как двусторонний и возмездный.

В четвертых, в договоре код-шеринга организуется сама перевозка пассажиров, а не услуги, связанные с перевозкой.

Далее следует рассмотреть возможность правовой квалификации договора код-шеринга в качестве агентского договора, в котором договорной перевозчик выполняет функции агента по привлечению пассажиров для осуществления перевозок, представляя перед пассажирами интересы фактического перевозчика – принципала.

Во-первых, следует отметить, что агент оказывает услуги за вознаграждение, в то время как договорной перевозчик никаких услуг по договору код-шеринга не оказывает и не получает за это денег. Мнение о том, что договорной перевозчик получает агентское вознаграждение в виде разницы между ценой за перевозку, уплаченной пассажиром, и частью этой цены, перечисленной фактическому перевозчику, является ошибочным. Фактический перевозчик никаких денег договорному перевозчику не платит, стороны лишь распределяют денежные средства, полученные от пассажиров.

Во-вторых, договор о возложении исполнения обязательства на третье лицо имеет прямо противоположную схему взаиморасположения прав и обязанностей агентскому договору. Если договор код-шеринга рассматривать в качестве договора о возложении исполнения обязательства на третье лицо, то договорной перевозчик (должник) возлагает на фактического перевозчика (третьего лица) исполнение своих обязанностей. Если же можно было бы

квалифицировать договор код-шеринга, как агентский договор, то фактический перевозчик рассматривался бы в качестве кредитора, а обязанности возникали бы у договорного перевозчика. В очередной раз обратим внимание на то, что в договоре код-шеринга нельзя однозначно выделить активную либо пассивную сторону.

В-третьих, в агентском договоре агент, как правило, не отвечает за исполнение сделки третьим лицом, а в договоре о возложении обязанностей должника на третье лицо, первоначальный должник отвечает перед кредитором за действия третьих лиц.

В-четвертых, по агентскому договору, агент все полученное по сделкам с третьими лицами передает принципалу. В договоре код-шеринга стороны сами решают, как распределять денежные средства, полученные от пассажира.

Некоторое сходство с агентским договором и наличие условия о блокировании мест придают некоторое сходство договора код-шеринга с договором условного депонирования (эскроу), который предусматривает блокирование эскроу-агентом переданного ему на хранение имущества до наступления предусмотренных договором обстоятельств. Сходство также обусловлено тем, что оба договора можно квалифицировать как договор в пользу третьего лица<sup>269</sup>.

В качестве гипотезы можно было бы выдвинуть версию о том, что договор между фактическим и договорным перевозчиком, предусматривающим условие о блокировании мест, следует рассматривать как договор перевозки с условным депонированием имущественных прав (эскроу). При этом, возложение обязанностей по оказанию услуги по перевозке пассажира и багажа на третье лицо осложняется услугой по условному депонированию. Договорного перевозчика в таком договоре можно было бы рассматривать в качестве эскроу-агента, блокирующего

---

<sup>269</sup> См.: Ефимова Л.Г. Договоры банковского вклада и банковского счета: Монография. М.: Проспект, 2018 // Консультант Плюс.

(депонирующего) права пассажиров (бенефициаров) на занятие мест на рейс, осуществляемый самолетом фактического перевозчика (депонента). Ни фактический перевозчик, ни пассажир не могут воспользоваться правом на занятие мест на соответствующем рейсе. Блокирование происходит до наступления оснований, предусмотренных договором между транспортными организациями. В качестве таких оснований выступает фактический состав, состоящий из последовательности двух юридических фактов: бронирование места пассажиром и приобретение им билета.

Однако это всего лишь гипотеза, которая не находит своего подтверждения по следующим обстоятельствам.

Во-первых, договор условного депонирования применяется в тех случаях, когда между бенефициаром и депонентом отсутствует доверие. Договор код-шеринга, наоборот, нацелен на сотрудничество.

Во-вторых, договор эскроу подписывают три лица: бенефициар, эскроу-агент и депонент (п. 1 ст. 926.1 ГК РФ)<sup>270</sup>. Обусловлено это тем, что данный договор является способом обеспечения другого договорного обязательства по передаче имущества. Поэтому обязательство, возникающее из договора условного депонирования, является акцессорным. Для подписания договора код-шеринга в большинстве случаев достаточно двух перевозчиков.

В-третьих, договорной перевозчик не получает агентского вознаграждения от фактического перевозчика, а тем более, от пассажира. В договоре условного депонирования эскроу-агент получает вознаграждения как от бенефициара, так и от депонента.

В-четвертых, если бенефициарами (выгодоприобретателями) признавать по отношению к договору код-шеринга пассажиров, то приобретение ими права на перевозку было бы обременено условием. Это

---

<sup>270</sup> См.: Витрянский В.В. Реформа российского гражданского законодательства: промежуточные итоги (2-е издание, исправленное и дополненное. М.: Статут, 2018 // Консультант Плюс.



противоречит правовой природе не только код-шеринга, но и договора перевозки пассажира и багажа.

Заключение договора код-шеринга возможно не только на воздушном транспорте. Подобного рода договоры на практике заключаются между воздушными и железнодорожными перевозчиками. Такая практика существует в Германии, где Deutsche Bahn таким образом привлекает дополнительных клиентов, которые могут сразу купить комбинированный воздушно-железнодорожный билет в пункте продажи билетов на воздушные рейсы. Происходит это, благодаря наличию множества договоров о совместной деятельности, которые железная дорога заключила с различными авиакомпаниями. Пассажир получает выгоду не только потому, что заранее получает билет на последующий участок маршрута, но и потому, что стоимость комбинированного билета ниже. Представляется, что в принципе возможно заключение договоров код-шеринга между различными железнодорожными перевозчиками.

В итоге можно выделить следующие черты, присущие договору код-шеринга с условием блокирования мест. Это разновидность гражданско-правового договора о совместной деятельности, который является рамочным организационным договором, направленным на систематическое исполнение отдельных договоров перевозок пассажиров в регулярном сообщении, безвозмездным и многосторонним. Субъектный состав характеризуется тем, что сторонами договора являются транспортные организации (перевозчики) и этот договор является договором в пользу третьего лица. В обязательстве, возникающем из договора нельзя однозначно выделить активную и пассивную сторону.

#### **Выводы:**

Исходя из вышесказанного, можно сформулировать следующее определение договора код-шеринга с условием блокирования мест:

*Две и более транспортные организации могут осуществлять совместные перевозки пассажиров в одно и то же время по одному и тому*

*же маршруту на условиях договора код-шеринга, предусматривающего гарантированную возможность одного из перевозчиков закреплять за пассажирами вместимость транспортных средств, принадлежащих другим перевозчикам, и продавать билеты на их рейсы.*

*Договором код-шеринга с условием блокирования мест признается соглашение перевозчиков об организации систематических совместных перевозок пассажиров, в силу которого фактический перевозчик обязуется воздерживаться от бронирования и продажи билетов на определенное договором количество (блока) пассажирских мест (вместимости) на определенные рейсы, а договорной перевозчик приобретает право бронирования и продажи билетов пассажирам рейсы, выполняемые фактическим перевозчиком.*

### **2.3. Договоры между перевозчиками при осуществлении перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении и межрегиональных и межмуниципальных регулярных автомобильных перевозок.**

Договоры между перевозчиками при осуществлении перевозок пассажиров и багажа могут быть, по крайней мере, двух видов. Первый вид применяется при осуществлении перевозок в прямом смешанном сообщении, а второй вид используется при межрегиональных и муниципальных регулярных автомобильных перевозках. Общим для этих видов договоров является то, что они относятся к договорам о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг (перевозчиков). В то же время каждый вид имеет свои особенности. Рассмотрим каждый из них в отдельности.

В настоящее время перевозки пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении становятся все более популярными. Как известно, прямое смешанное сообщение характеризуется тем, что в доставке участвуют несколько перевозчиков различных видов транспорта по одному проездному

документу. Пассажиру нет необходимости договариваться в данном случае с каждым из перевозчиков и приобретать на каждый этап перевозки новый проездной документ. Конечно, это делает поездку более удобной и комфортной<sup>271</sup>.

Договорам перевозок в прямом смешанном сообщении в действующем гражданском кодексе посвящена только статья 788 ГК РФ, которая отсылает к федеральному закону «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». Данный закон, к сожалению, пока не принят. Транспортные уставы и кодексы, если и содержат разделы, посвященные прямым смешанным перевозкам, то они касаются перевозок грузов, но не пассажиров и багажа.

Однако такое положение дел не может однозначно свидетельствовать о том, что законодательство в данной сфере не развивается. Во-первых, для этого имеется основа, заложенная в ранее действующем законодательстве. Во многих случаях новое – это хорошо забытое старое. Следует вспомнить, например, что, в Уставе железных дорог СССР, утвержденным Постановлением Совмина СССР от 06.04.1964 № 270, содержался раздел V «Прямое смешанное сообщение с участием других видов транспорта», который был посвящен как перевозкам грузов, так и пассажирам и багажа в прямом смешанном сообщении<sup>272</sup>.

Во-вторых, в настоящее время имеется ряд нормативно-правовых актов, которые предусматривают заключение договоров перевозки пассажиров в прямом смешанном сообщении. Так, в соответствии с п. 4.3. Распоряжения ОАО «РЖД» от 22.09.2016 № 1945р «Об утверждении Единых требований к формированию транспортно-пересадочных узлов и транспортно-пересадочных комплексов на сети железных дорог ОАО «РЖД» транспортно-пересадочные узлы необходимы для обеспечения безопасной,

---

<sup>271</sup> См.: Комментарий к Уставу железных дорог СССР. Под ред. Г.Б. Астановского. М.: Юрид. лит., 1986. С. 216.

<sup>272</sup> См.: «Устав железных дорог Союза ССР», утвержденный Постановлением Совмина СССР от 06.04.1964 № 270 // Свод законов СССР. Т. 8. С. 57.

быстрой и комфортной пересадки пассажиров между железнодорожным и другими видами транспорта<sup>273</sup>. Развитие таких мультимодальных пересадочных узлов позволяет совершенствовать перевозки с участием автомобильного, железнодорожного, воздушного и внутреннего водного транспорта.

АНО «Единая транспортная дирекция» (АНО «ЕТД»), созданная в соответствии с распоряжением Правительства РФ организует перевозку пассажиров на территории республики Крым по единому билету железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом по субсидируемым тарифам. Приказом АНО ЕТД от 28.04.2015 № 84 утверждены «Правила организации перевозки пассажиров и ручной клади/каютного багажа в прямом смешанном сообщении на территорию Республики Крым и г. Севастополь и обратно»<sup>274</sup>.

В настоящее время прямые смешанные перевозки пассажиров становятся все более востребованными. Так, на сайте РЖД рекламируются мультимодальные перевозки, под которыми понимаются перевозки пассажиров на поезде и автобусе<sup>275</sup>. В Нижнем Новгороде, по сведениям, опубликованным в газете «Гудок», организованы прямые смешанные перевозки пассажиров с железнодорожного вокзала бесплатным автобусом в торговый центр «МЕГА»<sup>276</sup>.

Наряду с таким простейшим вариантом организации прямых смешанных перевозок имеются и иные. Примерами таких перевозок могут служить перевозки с участием метрополитена, железнодорожного транспорта и наземного городского пассажирского транспорта. Такие перевозки получили

<sup>273</sup> Распоряжение ОАО «РЖД» от 22.09.2016 N 1945р «Об утверждении Единых требований к формированию транспортно-пересадочных узлов и транспортно-пересадочных комплексов на сети железных дорог ОАО «РЖД» // Информационно-справочная система «Консультант-Плюс».

<sup>274</sup> См.: «Правила организации перевозки пассажиров и ручной клади/каютного багажа в прямом смешанном сообщении на территорию Республики Крым и г. Севастополь и обратно» утверждены Приказом АНО ЕТД от 28.04.2015 № 84 [Электронный ресурс] // URL: <http://transdir.ru/about/documents/> (дата обращения: 12 июля 2019).

<sup>275</sup> См.: РЖД пассажирам. [Электронный ресурс] // URL: [https://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5302](https://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5302) (дата обращения: 12 июля 2019).

<sup>276</sup> Янош Станкович. От двери к двери // <http://www.pult.gudok.ru/archive/detail.php?ID=1375379>

развитие в Москве, где активно строятся транспортно-пересадочные узлы. Плюсы здесь очевидны как для перевозчиков, так и для пассажиров. Первые получают возможность снижения нагрузки на общественный транспорт, исключения дублирования маршрутов различными видами транспорта, привлечения большего числа пассажиров. Вторые сокращают время поездки, получают повышенный уровень комфорта, а в некоторых случаях и скидки на проезд. Постепенно в цепочку мультимодальных перевозок интегрируется экологически чистый велосипедный транспорт, который, помимо прочего, позволяет осуществлять поездки в тех местах, где проезд других видов транспорта проблематичен<sup>277</sup>. Имеются примеры взаимодействия перевозчика «Аэроэкспресс» с каршеринговой компанией «BelkaCar», в результате которого пассажиры поездов получают промокод для оплаты аренды автомобилей<sup>278</sup>.

Отмечается экономическая целесообразность развития рынка мультимодальных и комбинированных пассажирских перевозок в период цифровой трансформации транспорта, способствующей сетевому взаимодействию и сотрудничеству организаций, принадлежащих к различным видам транспорта, интеграции их усилий при оказании услуг пассажирам<sup>279</sup>.

Рассмотрим структуру договорных связей, образующихся при организации перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении. Если обратиться к проекту федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», то в нем предусматривается заключение двух видов договоров: 1) договор перевозки пассажиров в прямом смешанном сообщении, и; 2) соглашение об организации прямого смешанного сообщения. На это обстоятельство, в частности, указывает А.В.

<sup>277</sup> Блудян Н.О., Парамонова Л.А. О проблеме формализации понятий «интермодальные» и «мультимодальные» пассажирские перевозки [Электронный ресурс] // URL: [https://www.adi-madi.ru/madi/article/download/357/pdf\\_241](https://www.adi-madi.ru/madi/article/download/357/pdf_241) (дата обращения: 12 июля 2019).

<sup>278</sup> См.: От двери к двери. [Электронный ресурс] // URL: <http://www.pult.gudok.ru/archive/detail.php?ID=1375379> (дата обращения: 11 мая июля 2020).

<sup>279</sup> См.: А.В. Гуц, О.Н. Дунаев. Рынок пассажирских перевозок: пути организации мультимодальных перевозок // Транспорт Российской Федерации. №1 (80). 2019. С. 26.

Колоскова<sup>280</sup>. Представляется, однако, что в данном случае учитываются далеко не все договоры, которые должны заключаться участниками транспортного процесса. Попытаемся это доказать, но прежде, необходимо решить проблему терминологического характера.

На наш взгляд, название соглашения об организации прямого смешанного сообщения имеет свои плюсы и минусы. Очевидным плюсом является то, что речь идет именно об организации прямого смешанного сообщения. Это вполне обоснованно, поскольку подавляющее большинство складывающихся при этом отношений являются организационными. С другой стороны, в законодательстве уже достаточно длительное время активно используется договор об организации пассажирских перевозок, который заключают органы местного самоуправления с перевозчиками. Если сопоставить название двух этих договоров, то соглашение об организации прямых смешанных перевозок пассажиров должно рассматриваться как разновидность договора об организации перевозок пассажиров, также как перевозка пассажиров в прямом смешанном сообщении является разновидностью перевозки пассажира. На самом деле это два совершенно разных договора, в которых различается как субъектный состав, так и содержание.

Может возникнуть и терминологическая путаница при сравнении наименований соглашения об организации прямого смешанного сообщения и договора об организации прямых смешанных перевозок пассажиров, возможность заключения которого предусмотрена в п.3 ст. 9 проекта федерального закона<sup>281</sup>. Но это также два различных договора, субъектный состав которых отличается.

В целях возможности унификации законодательства можно рассмотреть возможность следующей замены наименования договора.

---

<sup>280</sup> Колоскова А.В. Договор перевозки пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении: пробелы законодательства // Законы России: опыт, анализ, практика. 2016. № 7. С. 95

<sup>281</sup> См.: Проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.eg-online.ru/document/law/345601/>

Вместо соглашения об организации прямых смешанных перевозок пассажиров и багажа он мог бы называться узловым соглашением. Логика здесь такова. При перевозках грузов, транспортные организации, участвующие в прямом смешанном сообщении, заключают узловые соглашения. Поскольку при организации пассажирских перевозок используются транспортно-пересадочные узлы, то термину узловое соглашение следует придать иное звучание, дав ему расширительное толкование с учетом применения его в сфере пассажирских перевозок. Вместе с тем, ситуация здесь не однозначная. С одной стороны, использование унифицированного термина «узловое соглашение» оправдано как при грузовых, так и при пассажирских перевозках, а с другой стороны, узловое соглашение нельзя отождествлять с соглашением об организации перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении.

На наш взгляд, прямая смешанная перевозка пассажиров может быть организована как с участием оператора прямой смешанной перевозки (ОСП), так и без его участия. Первый случай является более перспективным для пассажира и связан с осуществлением интермодальных перевозок, при которых оператор принимает на себя полную ответственность за доставку пассажира по схеме «от двери до двери». В таких случаях, ОСП отвечает за действия всех лиц, привлеченных им к осуществлению перевозки. К сожалению, проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» участия ОСП в организации прямых смешанных перевозок не предусматривает, равно как не предусматриваются единая ответственность организатора смешанной перевозки<sup>282</sup>, единая сквозная ставка, единое расписание.

Во втором случае фигура ОСП отсутствует, и пассажир заключает договор с первым перевозчиком, который возлагает часть своих обязанностей на третьих лиц. Несмотря на то, что такие соглашения менее

---

<sup>282</sup> О принципах единой и сетевой ответственности ОСП см.: Якушев В. Общие тенденции развития современного права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. 1996. № 9. С. 67.

выгодны для пассажира, поскольку круг ответственных перед ним лиц расширяется, их нельзя сбрасывать со счетов, иначе это будет сковывать деятельность исполнителей транспортных услуг при осуществлении мультимодальных перевозок. Ведь при отсутствии такого субъекта, как ОСП будет невозможно осуществить перевозку в прямом смешанном сообщении. Поэтому будем исходить из того, что оба варианта организации перевозок в прямом смешанном сообщении должны быть закреплены в действующем законодательстве. А потому, их следует рассмотреть оба, и начать следует со второго, как более простого с точки зрения образующихся договорных связей.

Итак, в тех случаях, когда прямая смешанная перевозка осуществляется без участия ОСП, заключается три вида соглашений: 1) договор перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении; 2) узловое соглашение; 3) договор на оказание услуг по пересадке пассажиров.

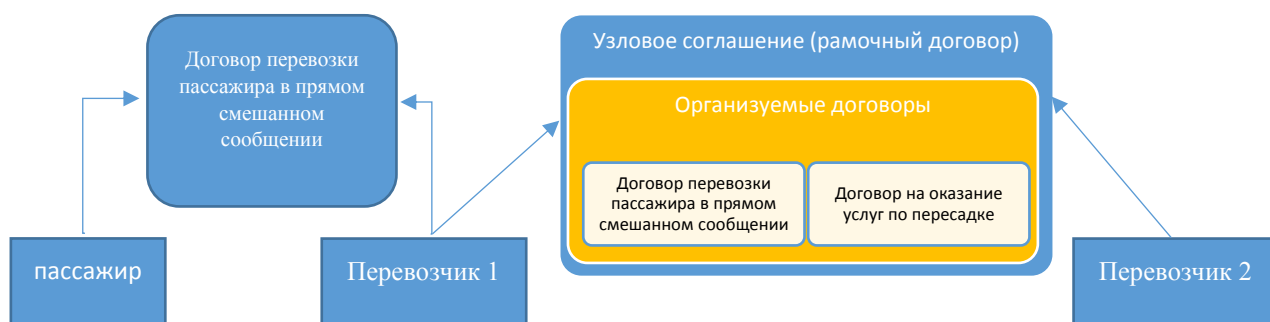
Первый из них заключается между пассажиром и первым перевозчиком<sup>283</sup>. Сторонами второго договора являются перевозчики различных видов транспорта. А третий договор заключается между перевозчиком и лицом, оказывающим услуги по пересадке пассажира (владельцем транспортной инфраструктуры). Как справедливо отмечает О.В. Карпеев, деятельность по перевозке пассажиров в прямом смешанном сообщении включает в себя не только деятельность по перевозке, но и деятельность по пересадке и по организации деятельности по осуществлению интермодальной перевозки<sup>284</sup>.

---

<sup>283</sup> Высказываются и противоположные точки зрения. Например, М.Е. Ходунов считает, что правоотношения возникают между пассажиром и всеми транспортными организациями, осуществляющими прямые смешанные пассажирские перевозки. См.: Ходунов М.Е. Правовые вопросы перевозок прямого сообщения. М., 1960. С. 32 - 33.

<sup>284</sup> См.: Карпеев О.В. Понятие перевозки в прямом смешанном сообщении как вида деятельности // Юридический мир. 2012. № 6. С. 26.





Из трех названных договоров организационным, а значит и договором о совместной деятельности, является только узловое соглашение. Причем, следует отметить, что узловое соглашение является рамочным организационным договором по отношению к двум организуемым договорам:

1. Договор перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении;
2. Договор на оказание услуг по пересадке пассажиров.

Относительно организационного характера узлового соглашения в юридической литературе высказываются определенные сомнения. Хотя полемика в настоящее время идет только относительно перевозок грузов, принципиального значения для проецирования данной ситуации на пассажирские перевозки это обстоятельство в данном случае не имеет. Не может быть в принципе такой ситуации, что узловое соглашение при перевозках грузов является организационным, а при перевозках пассажиров нет, равно как невозможна и обратная ситуация.

Между тем, решение проблемы об отнесении узлового соглашения при осуществлении прямых смешанных пассажирских перевозок играет ключевую роль в определении возможности отнесения данного соглашения к числу договоров о совместной деятельности. Поэтому рассмотрим точки зрения противников квалификации узлового соглашения в качестве организационного договора. Так, например, В.Н. Гречуха, критикуя позиции В.В. Витрянского и С.Ю. Морозова<sup>285</sup>, относит узловое соглашение к категории договоров на оказание услуг. В.А. Егизаров придерживается

<sup>285</sup> См.: С.Ю. Морозов считает узловое соглашение организационным договором. См.: Морозов С.Ю. Транспортное право: Учебное пособие. Волтерс Клувер, 2010. С. 206 - 207.

аналогичной точки зрения, и утверждает, что в соответствии с узловым соглашением перевалочные пункты (железнодорожные станции, порты, пристани) обязуются за плату перемещать грузы с одного вида транспорта на другой<sup>286</sup>. О.Н. Садиков считает узловое соглашение договором подрядного типа<sup>287</sup>. М.К. Александров-Дольник и Ф.М. Лучанский также полагают, что, осуществляя перевалку грузов, следующих в прямом смешанном сообщении с участием морского перевозчика, порт действует как подрядчик пароходства<sup>288</sup>.

Причем, все сторонники данной точки зрения убеждены, что в содержание узлового соглашения входит исполнение действий по перевалке груза, которые и квалифицируются одним автором как работа, а другими как услуга. Например, В.Н. Гречуха пишет, что такая услуга увязана с ответственностью за невыполнение нормативов перевалки (ст. 78 УЖТ, п.3 ст. 114 КВВТ)<sup>289</sup>. По мнению Е.А. Бевзюк «узловое соглашение регулирует только отношения, связанные с перевалкой грузов с одного вида транспорта на другой»<sup>290</sup>.

На наш взгляд, при этом происходит вольное или невольное смешение двух различных договоров – узлового соглашения и договора на оказание услуг по перевалке. Соотношение этих договоров таково, что первый из них является организационным, а второй организуемым. Проиллюстрировать данный вывод можно на примере Федерального закона «О морских портах». В нем предусматривается возможность заключения долгосрочного договора об организации работы по обеспечению перевалки грузов в морском порту

---

<sup>286</sup> См.: Егизаров В.А. Транспортное право: учебник. 2-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2004. С. 137.

<sup>287</sup> См.: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный). 2-е изд., Под ред. О.Н. Садикова. – М.: Юридическая фирма КОНТРАКТ: Издательская группа ИНФРА-М – Норма, 1997. С. 370.

<sup>288</sup> См.: Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М. Грузовые перевозки разными видами транспорта. – М.: Юридическая литература, 1971. С. 271.

<sup>289</sup> См.: Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография. Москва: Юстиция, 2016. [Электронный ресурс] // СПС Консультант-Плюс.

<sup>290</sup> См.: Бевзюк Е.А. Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (материал подготовлен с использованием правовых актов по состоянию на 15 марта 2010 г.) / Под ред. С.Ю. Морозова (подготовлен для системы «КонсультантПлюс») // СПС «Консультант Плюс».

сроком не менее чем на пять лет (ст. 27), т.е. узлового соглашения, и разового договора перевалки грузов (ст. 20.). Первый договор является организационным договором, направленным на систематическое исполнение договора перевалки грузов, который относится к категории договоров возмездного оказания услуг, и договора перевозки грузов в прямом смешанном сообщении<sup>291</sup>. Примечательно, что В.Н. Гречуха аргументирует свою позицию о том, что «исполнитель непосредственно выполняет перевалочные работы», ссылаясь именно на п. 2 ст. 27 закона «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», не обращая внимание на существование договора перевалки отличного от договора об организации работы по обеспечению перевалки грузов<sup>292</sup>.

Вполне допустимо, что между исполнителями транспортных услуг может быть заключен один договор, распределяющий обязанности между всеми участниками транспортного процесса по оказанию услуг по перевозке пассажира на каждом ее этапе, по его пересадке, а также содержащий условия, узловых соглашений в каждом из пунктов пересадки. Принципиально это ничего не меняет. Пассажир, как прежде, будет искать правды в процессе «хождения» по перевозчикам. Перевозка по-прежнему будет характеризоваться, как последовательная, а сам договор в этом случае не предусматривает участия ОСП и является смешанным, включающим в себя элементы различных договоров (перевозки, узлового соглашения, оказания услуг по пересадке).

В юридической литературе обычно обращают внимание на первые два типа договора, и не уделяют внимание последнему. Договор на оказание услуг по пересадке пассажиров является непоименованным договором и на практике может называться по-разному. Так, аэропорты, как владельцы

---

<sup>291</sup> Данной позиции придерживается также О.В. Карпеев. См.: Карпеев О.В. Узловое соглашение на современном этапе развития правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении // Юридический мир. 2012. № 7. С. 31 - 34.

<sup>292</sup> См.: Гречуха В.Н. Указ. Соч.

транспортной инфраструктуры, заключают с авиакомпаниями договоры о наземном обслуживании, которые содержат условия о наземном обслуживании пассажиров.

На наш взгляд, договор на оказание услуг по пересадке пассажиров является разновидностью договора об оказании услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование. Такой договор заключается между перевозчиком (либо ОСП) и владельцем транспортной инфраструктуры. К числу особенностей договора на оказание услуг по пересадке пассажиров следует отнести специфику оказываемых услуг, наличие пассажира, как конечного потребителя услуг.

Далее рассмотрим структуру договорных связей, образующихся при организации прямой смешанной перевозки пассажиров с участием ОСП.

Отдельные ученые предпринимают попытки дать определение соглашению об организации прямых смешанных перевозок пассажиров и багажа, одним из участников которого является ОСП. Так, С.Ю. Морозов полагает, что это «... двух- или многосторонний договор, заключаемый между оператором смешанной перевозки и транспортными организациями, организующий исполнение договорного обязательства перевозки пассажира и багажа в прямом смешанном сообщении»<sup>293</sup>. По мнению автора данное соглашение не заменяет договора перевозки пассажира и багажа в прямом смешанном сообщении, а направлено на организацию его систематического исполнения<sup>294</sup>. На наш взгляд, существует ряд неточностей в данном утверждении. Во-первых, на организацию систематического исполнения договора перевозки пассажира и багажа направлен не договор об организации прямой смешанной перевозки, а договор об организации перевозок пассажиров в прямом смешанном сообщении<sup>295</sup>. Во-вторых, на

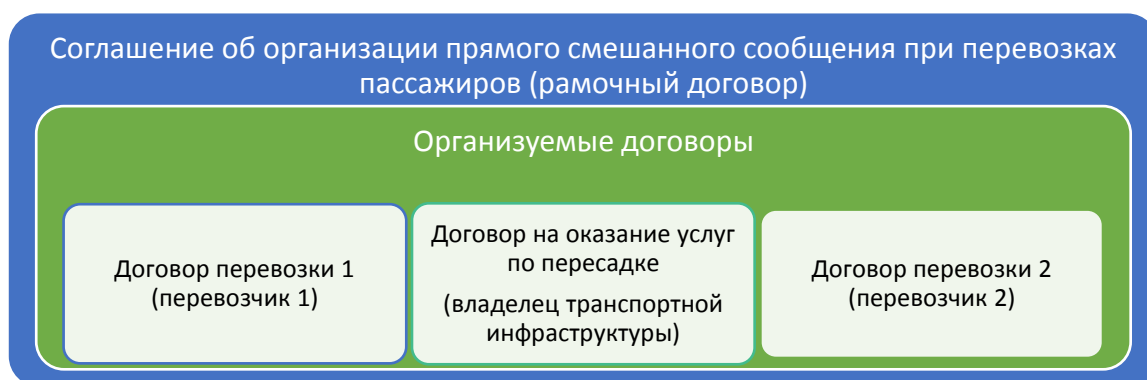
<sup>293</sup> См.: Морозов С.Ю. К вопросу о возможности договорного регулирования организации перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении // Гражданское право. 2011. № 4. С. 36.

<sup>294</sup> Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. М.: Норма, 2011. 352 с.

<sup>295</sup> Здесь уместна аналогия с организацией смешанных перевозок грузов. Как уже было отмечено, в соответствии с проектом федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» следует различать договор об организации прямых смешанных перевозок грузов и соглашение об организации прямой смешанной перевозки.

наш взгляд, данное соглашение направлено на организацию не договора перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении, а на организацию смешанного сообщения. Данное утверждение основано на том, что каждый раз организуется одновременно два вида договоров. К первому виду относятся договоры перевозки пассажиров, исполняемые перевозчиками различных видов транспорта на каждом этапе смешанной перевозки. Вторым видом образуют договоры на оказание услуг по пересадке. Таким образом, речь не идет об организации единого правоотношения, возникающего из договора перевозки пассажиров в прямом смешанном сообщении (схема 2). С каждым из исполнителей транспортных услуг, в том числе и с каждым перевозчиком, оператор заключает отдельный договор.

Схема 2.



При этом ОСП заключает с пассажиром договор, который предусматривает не только доставку его в пункт назначения различными видами транспорта, но и оказание услуг по пересадке с одного вида транспорта на другой. Созвучно данному выводу определение договора мультимодальной перевозки, которое дает А.М. Бянкина. В нем закреплена обязанность оператора оказания комплекса транспортных услуг, включая перевозку<sup>296</sup>. О комплексе транспортных услуг, оказываемых оператором заказчику, говорит и А.С. Романова<sup>297</sup>.

<sup>296</sup> См.: Бянкина А.М. К вопросу о классификации договора перевозки грузов автомобильным транспортом // Право и экономика. 2011. № 10. С. 54.

<sup>297</sup> См.: Романова А.С. Понятие мультимодальной перевозки груза: сравнительно-правовой аспект // История государства и права. 2007. № 22. С. 36.

Договор на оказание услуг по пересадке пассажира следует сформулировать следующим образом:

*По договору на оказание услуг по пересадке трансферного пассажира одна сторона (владелец транспортной инфраструктуры) обязуется предоставить другой стороне (заказчику – перевозчику или оператору смешанной перевозки) инфраструктурные услуги по пересадке с одного вида транспорта на другой пассажира (выгодоприобретателя), следующего в прямом смешанном сообщении в установленные сроки, а перевозчик обязуется оплатить эти услуги.*

Как и все договоры возмездного оказания услуг он является двусторонним, возмездным, консенсуальным. Кроме того, он является публичным в целях обеспечения недискриминационного доступа перевозчиков к транспортной инфраструктуре.

В качестве сторон договора выступают владелец транспортной инфраструктуры и перевозчик. Однако следует решить вопрос о том, кто понимается в данном случае под перевозчиком? Ведь, в прямом смешанном сообщении задействованы перевозчики, как минимум двух видов транспорта. Один из них доставляет пассажира в пункт пересадки, а второй осуществляет дальнейшую перевозку из этого пункта на следующем этапе. Представляется, что в качестве стороны договора на оказание услуг по пересадке пассажира должен выступать первый из двух названных перевозчиков. В данном случае должно действовать следующее правило: перевозчик не выполнил свою обязанность по доставке пассажира на определенном этапе прямого смешанного сообщения пока не передал пассажира следующему перевозчику. Таким образом, в сферу заботы каждого из соперевозчиков попадает не только доставка пассажира на определенном этапе, но и обеспечение пересадки на транспортное средство последующего перевозчика иного вида транспорта. Возложение обязанностей по пересадке на принимающую пассажира сторону было бы нелогичным поскольку у нее отсутствуют рычаги соответствующие возможности. Здесь с некоторой долей

условности возможна аналогия с передачей груза с одного вида транспорта на другой. Груз считается переданным только после того, как в пункте перевалки принимающей стороной будет проставлена отметка в транспортной накладной о приеме его к дальнейшей перевозке (со ст. ст. 114 КВВТ РФ, 79 УЖТ РФ).

Перевозчик не несет ответственности за обеспечение стыковок рейсов при перевозке нетрансферных пассажиров, т.е. когда перевозка на отдельных этапах была оформлена разными билетами<sup>298</sup>. На это, в частности, обращено внимание в решении мирового судьи судебного участка № 12 Ленинского района г. Махачкалы от 29 марта 2016 г. по делу № 2-33/2016<sup>299</sup>. Соответственно при доставке трансферных пассажиров по единому билету он перед ними несет ответственность за просрочку в доставке, в том числе и в случае несостыковки рейсов. Перед перевозчиком же за необеспечение стыковки рейсов несет владелец транспортной инфраструктуры при наличии его вины. При этом, для всех видов транспорта следует установить правило о том, что владелец транспортной инфраструктуры обеспечивает отправление, прибытие и стыковку транспортных средств в соответствии с согласованными сроками и условиями оказания услуг, и графиком движения транспортных средств<sup>300</sup>.

Следует отметить, что между собой перевозчики могут заключать договоры о совместном использовании аэровокзалов<sup>301</sup>, которые являются еще одним примером договоров о совместной деятельности.

Другой стороной договора является владелец транспортной инфраструктуры. Как отмечается в публикации, подготовленной для

---

<sup>298</sup> См.: Елисеев Б.П. Воздушные перевозки: законодательство, комментарии, судебная практика, образцы документов // Подготовлен для системы Консультант Плюс, 2012

<sup>299</sup> Судебные и нормативные акты РФ. URL: <https://sudact.ru/magistrate/doc/C5Fd2v6OjH6a/> (дата обращения 10 октября 2019)

<sup>300</sup> Подобное правило содержится в примерной форме договора, утвержденной Постановлением Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» // Собрание законодательства РФ. 24.11.2003. № 47. Ст. 4552.

<sup>301</sup> См.: Право и экономическая деятельность: современные вызовы: Монография /отв. ред. А.В. Габов. –М.: ИЗиСП, «Статут», 2015 // Консультант Плюс.

Директората по мобильности и транспорту Европейской комиссии, опубликованном на портале транспортных исследований и инноваций (TRIP), инфраструктура создает мультимодальные соединения<sup>302</sup>, а интегрированные системы продажи билетов стимулируют использование нескольких транспортных систем<sup>303</sup>. В качестве владельца транспортной инфраструктуры выступает индивидуальный предприниматель, либо коммерческое юридическое лицо, владеющие объектами инфраструктуры.

Характеризуя субъектный состав данного договора, следует отметить, что он заключается в пользу третьего лица (пассажира), являющегося выгодоприобретателем по договору. Соответственно правила ст. 430 ГК РФ должны применяться в полном объеме.

Круг существенных условий для договора о пересадке пассажиров должен определяться с учетом важности показателей удовлетворенности пассажиров транспортными услугами. Наиболее значимым показателем следует считать среднее время ожидания перехода с одного вида транспорта на другой. Недаром в литературе отмечается, что при осуществлении перевозок особенно на дальние расстояния длительность пересадки пассажиров чаще всего, оказывается больше, чем длительность самой поездки в связи с тем, что пассажир находится в ожидании транспортного средства следующего вида транспорта<sup>304</sup>. Полагаем, что помимо предмета договора к существенным условиям рассматриваемого договора было бы правильным считать срок пересадки пассажира и маршрут.

К иным условиям следует отнести условие об информировании перевозчиков и их диспетчерских служб о критических и иных ситуациях, влияющих на пересадку, условие о цене, условие о предоставлении

---

<sup>302</sup> Multimodal transport. Thematic Research Summary. European Union, 2014, P.7 // [https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/thematic-analysis/20150430\\_165442\\_15840\\_TRS13\\_fin.pdf](https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/thematic-analysis/20150430_165442_15840_TRS13_fin.pdf)

<sup>303</sup> Там же. P.5

<sup>304</sup> См.: Ларионова Г.С., Чечерина Е.А. Да или нет мультимодальным пассажирским перевозкам? // «Концепт» - научно-методический электронный журнал. 2015. Т. 13. С. 3986–3990. // URL: <http://e-koncept.ru/2015/85798.htm>.



трансферным пассажирам переходных коридоров с одного транспортного терминала на другой по кратчайшему расстоянию.

Перевозчик должен предоставлять владельцу транспортной инфраструктуры запросы при осуществлении разовой перевозки.

Что касается определения правового статуса ОСП, то некоторую неопределенность при решении этой задачи создает редакция ст. 788 ГК РФ, которая предусматривает соглашения о порядке организации прямых смешанных перевозок только между организациями соответствующих видов транспорта. На практике же, ОСП может не принадлежать к какому-то конкретному виду транспорта, а сами исполнители транспортных услуг могут не вступать в прямые договорные взаимоотношения между собой, а заключать договор только с ОСП. В этой связи следует не только согласиться с предложением Т.Е. Абовой предоставить право заключения договора комбинированной перевозки лицам<sup>305</sup>, не относящимся к транспортным организациям, но и внести соответствующие поправки в ст. 788 ГК РФ.

Далее рассмотрим проблемы применения договора простого товарищества, участниками которого являются перевозчики, для организации перевозок пассажиров. Прежде всего, следует отметить, что в настоящее время наблюдается фрагментарность транспортного законодательства в вопросах применения данного правового средства. В большинстве случаев возможность заключения такого договора отдана на откуп перевозчикам, осуществляющим совместную деятельность по доставке пассажиров. Так, например, подобного рода договоры на практике часто заключаются в сфере авиации.

Пожалуй единственным нормативно-правовым актом, предусматривающим возможность заключения договора простого товарищества, является федеральный закон №220 от 13.07.2015 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным

---

<sup>305</sup> Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: в 3 т. (постатейный) / Т.Е. Абова, Л.В. Андреева, Е.Б. Аникина и др.; под ред. Т.Е. Абовой, А.Ю. Кабалкина. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт-Издат, 2006. Т. 2. 1192 с.

транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>306</sup>, одной из основных задач которого является развитие и «... интеграция перевозок, осуществляемых автомобильным и городским наземным электрическим транспортом по регулярным маршрутам, в единую мультимодальную сеть перевозок пассажиров наземными видами транспорта»<sup>307</sup>. Данный закон распространяется на довольно узкий, хотя и важный сегмент рынка транспортных услуг, поскольку касается только автомобильного и наземного городского электрического транспорта и только в части организации совместных регулярных перевозок пассажиров. Перевозки по заказам и легковыми такси им не затрагиваются<sup>308</sup>. Причем, законом предоставлен альтернативный выбор для перевозчиков, желающих осуществлять совместные регулярные перевозки по единому маршруту и расписанию: они могут заключать между собой договор простого товарищества, либо действовать без него. Но в любом случае при осуществлении требуется обращение с заявлением в Минтранс РФ. Если совместные межрегиональные перевозки осуществляются по регулируемым тарифам, то без заключения договора простого товарищества перевозчикам не обойтись (п. 16-18 ч. 1 ст. 3 названного закона).

Понятно, что государство устанавливая обязанность заключать договор простого товарищества при осуществлении смежных межрегиональных и межмуниципальных регулярных перевозок преследует в первую очередь фискальные цели, поскольку простое товарищество должно вести бухгалтерскую отчетность (п. 2 ст. 1043). В соответствии со ст. 174.1 части 2

---

<sup>306</sup> См.: федеральный закон №220 от 13.07.2015 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 20.07.2015. № 29 (часть I), ст. 4346.

<sup>307</sup> Методические рекомендации по разработке Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным и межмуниципальным маршрутам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом // <https://www.mintrans.ru/documents/10/10574>

<sup>308</sup> См.: Малинский Д.А., Петров Д.А. Правовое регулирование отношений по организации регулярных перевозок: монография. – СПб.: Комитет по транспорту. Администрация Санкт-Петербурга, 2017. С. 39.

НК РФ при совершении операций в соответствии с договором простого товарищества на участника товарищества возлагаются обязанности налогоплательщика<sup>309</sup>. За нарушение требований закона в этой части установлена административная ответственность<sup>310</sup>.

Представляется, что такая ситуация имеет исторические корни. Государство всегда присутствовало при решении вопросов организации перевозок даже в тех случаях, когда на первом плане были процессы саморегулирования и самоорганизации участников рынка перевозок<sup>311</sup>. Так, в Протоколе №1 Частного Съезда представителей железных дорог и пароходных обществ по делам Московско-Рижско-Либавско и Варшавско-Волжско-Каспийских прямых через Царицин и Саратов сообщений от 12 и 13 ноября 1891 года наряду с представителями частных дорог и пароходств принимал участие представитель Департамента железнодорожных дел<sup>312</sup>. В параграфе 6 Правил для съездов представителей железных дорог по тарифным вопросам указывалось: во всех съездах общих и частных участвуют с совещательным голосом представители от министерства финансов и других правительственных ведомств, если таковые будут для сего командированы<sup>313</sup>.

Министерства Путей Сообщения и Финансов согласовывали проекты договоров, заключаемых между железными дорогами и пароходными или транспортными Обществами<sup>314</sup> по предмету тарифов и направления

---

<sup>309</sup> Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 07.08.2000. № 32. Ст. 3340

<sup>310</sup> См.: Определение Верховного Суда РФ от 03.06.2020 № 309-ЭС20-7394 по делу № А60-40759/2019 // СПС Консультант Плюс.

<sup>311</sup> См.: Карпеев О.В. Правовые средства самоорганизации прямого смешанного сообщения в России (XIX – начало XX века): Монография / О.В. Карпеев. – Ульяновск: УлГУ, 2017. С. 35.

<sup>312</sup> См.: Протокол №1 Частного Съезда представителей железных дорог и пароходных обществ по делам Московско-Рижско-Либавско и Варшавско-Волжско-Каспийских прямых через Царицин и Саратов сообщений от 12 и 13 ноября 1891 года. С-Петербург, 1891. С. 1.

<sup>313</sup> См.: Сборник тарифовъ. 1 декабря 1980 г. №171.

<sup>314</sup> Полное собрание законов Российской Империи. Собрание третье. Том V. 1885. От № 2443 – 3435 и Дополнения. Санкт-Петербург. 1887. ст. 3055 – с. 311.; Змирлов К.П. Общий устав Российских железных дорог изд. 1906 г. и обнародованные по март 1911 года в изменение, дополнение и развитие его узаконения и правила с законодательными мотивами, на которых основан Устав, разъяснениями Правительствующего Сената и замечаниями составителя. С.-Петербург. Издание Юридического книжного склада «ПРАВО». 1911. – С. 51.

перевозок пассажиров<sup>315</sup>, чтобы договоры «... не служили во вред публике, не стесняли её своими условиями и не были невыгодными для казны»<sup>316</sup>.

В то же время, наряду с договорами, контролируруемыми государством, заключались договоры о совместной деятельности перевозчиков по доставке пассажиров, которые именовались конвенциями и имели некоторые черты современного простого товарищества<sup>317</sup>. Такие конвенции, например, предусматривали порядок возложения на «заведующего делами» ответственности «за ведение общих дел предприятий-перевозчиков»<sup>318</sup>.

На современном этапе развития правоотношений в сфере осуществления совместных перевозок следует решить, как минимум, четыре вопроса:

1. является ли договор простого товарищества единственным договором, способным качественно регулировать отношения совместной деятельности перевозчиков, либо имеются альтернативные правовые средства?;
2. о выработке единых правил договорного регулирования совместных перевозок для всех видов транспорта;
3. о видах договоров о совместной деятельности перевозчиков;
4. о степени вмешательства государства в процессы заключения и исполнения договоров о совместной деятельности перевозчиков.

Начнем с ответа на первый вопрос. Не оспаривая возможности и необходимости применения договоров простого товарищества для регулирования совместных перевозок, полагаем, что на практике следует

<sup>315</sup> Циркуляр Департамента железнодорожных дел Министерства Финансов от 18 апреля 1889 г., № 482. О доставлении в Департамент железнодорожных дел действующих на дорогах и заключенных до 20 марта с. г. соглашений по предмету тарифов и направления перевозок грузов и пассажиров. / Чернышевский М.Н. Свод тарифных узаконений и циркуляров департамента железнодорожных дел Министерства Финансов 1889 – 1891 гг. Издание неофициальное, разрешенное Департаментом железнодорожных дел. С.-Петербург. Типография Кн. В.П. Мещерского. 1891. С. 116.

<sup>316</sup> См.: Квачевский А.А. Общий Устав российских железных дорог 12 июня 1885 года. С объяснениями постановлений Устава, по основаниям их и судебным решениям с историческими сведениями и разными дополнениями. С.-Петербург. Типография А.С. Суворина, 1886. С. 102.

<sup>317</sup> См., например: Конвенция о прямом пассажирском и товарном сообщении между железными дорогами 3-й группы: извлечение правил, касающихся пассажиров и грузоотправителей. М.: Типография «Каарсберг и Ко», 1875. С. 62-64.

<sup>318</sup> См.: Карпеев О.В. Правовые средства самоорганизации прямого смешанного сообщения в России (XIX – начало XX века): Монография. С. 54.

использовать и иные договоры о совместной деятельности, не предусматривающие обязательное объединение вкладов. Во-первых, в качестве вклада в общее дело в лучшем случае вносятся транспортные средства, а в худшем – затраты на проведение капитального ремонта транспортных средств. Если цель таких действий – совместное обслуживание пассажиров, то достичь ее вполне возможно и без объединения вкладов. Если же речь все-таки идет о гарантиях пассажиров, как третьих лиц, то удовлетворить свои требования за счет затрат по капитальному ремонту, они вряд ли смогут.

Что касается видов договоров о совместной деятельности перевозчиков, то по принципу дихотомии здесь полагаем возможным на первой ступени провести их классификацию по признаку наличия либо отсутствия необходимости объединять вклады. При этом один договорный вид образуют договоры простого товарищества, а второй вид договоры о совместной деятельности перевозчиков без объединения вкладов.

Вторым классификационным признаком является цель совместной деятельности. Несмотря на то, что во всех случаях перевозчики объединяют свои усилия для организации и осуществления перевозок, следует отличать совместную деятельность в сфере перевозок и совместные перевозки. Последние предполагают осуществление каждым из товарищей своей части перевозок. Прибыль участника договора соответственно может быть получена только в результате оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа. В результате же совместной деятельности в сфере перевозок по крайней мере один из участников доставкой пассажиров в пункт назначения непосредственно не занимается. Он может, например, выполнять работы по поддержанию транспортного средства в надлежащем состоянии, либо заниматься организацией оперативно-диспетчерского обслуживания.

Таким образом, следует различать предметы договора о совместной деятельности в сфере перевозок и договора о совместных перевозках. Причем, последний из названных договоров на третьей ступени

классификации также может иметь видовые различия в зависимости от вида совместных перевозок.

На наш взгляд, совместные перевозки могут быть нескольких видов. Во-первых, возможны перевозки, при которых доставка на одном отрезке пути производится одним перевозчиком, а на следующем этапе – другим (последовательные совместные перевозки). Во-вторых, возможна схема взаимодействия, при которой оба перевозчика проходят всю дистанцию пути, но по очереди в соответствии с заранее установленным расписанием (параллельные либо поочередные, беспересадочные совместные перевозки). Принципиальное отличие этих двух вариантов заключается в том, что в первом случае необходима пересадка пассажиров на границе субъектов (муниципальных образований) и соответственно стыковка рейсов, а во втором – нет. Следовательно, в первом договоре должны быть обязательно отражены условия о максимально допустимых сроках пересадки. Беспшовные беспересадочные перевозки для пассажира, конечно намного выгодней.

Относительно степени вмешательства государства в процессы заключения и исполнения договоров простого товарищества, полагаем, что в тех случаях, когда совместные перевозки выполняются за счет федерального или регионального бюджета, то такое вмешательство в виде согласования маршрутов, тарифов и допуска к перевозкам товарищей, необходимо. Традиционные действия публичной власти, связанные с лицензированием перевозочной деятельности, конкурсным отбором перевозчиков, контролем за деятельностью перевозчиков на маршрутах и т.п., должны распространяться на перевозки, как по регулируемым, так и по нерегулируемым тарифам. В то же время, в целях обеспечения эффективности процессов совместных перевозок следует стимулировать процессы самоорганизации, основанные на принципе свободы договора.

#### **Выводы:**

1. В целях организации перевозок пассажиров перевозчики могут заключать договоры о совместной деятельности, как предусматривающие

объединение вкладов (договор простого товарищества), так и не предусматривающие такого объединения. Совместная деятельность перевозчиков может заключаться в осуществлении совместных перевозок, при которых каждый из перевозчиков принимает участие в доставке пассажиров (совместные перевозки), и в иных совместных действиях в сфере перевозок, когда один из перевозчиков непосредственного участия в перевозке не принимает (совместная деятельность в сфере перевозок).

При организации систематических перевозок пассажиров в прямом смешанном сообщении перевозчики могут заключать соглашения об организации перевозок пассажиров в прямом смешанном сообщении и узловые соглашения.

2. Поскольку пересадка пассажиров с одного вида транспорта на другой осуществляется в транспортно-пересадочных узлах, узловое соглашение следует использовать применительно не только к грузовым, но и к пассажирским перевозкам в прямом смешанном сообщении.

3. При осуществлении совместных перевозок перевозчики заключают договоры о совместных перевозках пассажиров. Такие договоры могут предусматривать последовательную доставку пассажира с пересадкой, когда на одном отрезке пути доставка производится одним перевозчиком, а на следующем этапе – другим (последовательные перевозки), и беспересадочную доставку пассажира, при которой оба перевозчика проходят всю дистанцию пути, но по очереди в соответствии с заранее установленным расписанием (параллельные перевозки).

3. Прямая смешанная перевозка пассажиров может осуществляться как с участием ОСП, так и без его участия. В тех случаях, когда ОСП не участвует в прямой смешанной перевозке, структура договорных связей между исполнителями транспортных услуг образуется посредством трех видов соглашений: 1) договор перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении; 2) узловое соглашение; 3) договор на оказание услуг по пересадке пассажиров.

4. Узловые соглашения организуют не только исполнение договоров перевозки в прямом смешанном сообщении, но и обязательственных правоотношений по пересадке пассажиров. Доказана необходимость применения договора на оказание услуг по пересадке пассажира, который следует сформулировать следующим образом:

*По договору на оказание услуг по пересадке пассажира одна сторона (владелец транспортной инфраструктуры) обязуется предоставить другой стороне (заказчику – перевозчику или оператору смешанной перевозки) инфраструктурные услуги по пересадке с одного вида транспорта на другой трансферного пассажира (выгодоприобретателя), следующего в прямом смешанном сообщении в установленные сроки, а перевозчик обязуется оплатить эти услуги.*

5. В случаях участия ОСП в организации прямой смешанной перевозки отношения между оператором и исполнителями строятся на основании рамочного соглашения об организации прямого смешанного сообщения при перевозках пассажиров. В качестве организуемых договоров должны рассматриваться отдельные договоры перевозки пассажиров различными видами транспорта на каждом из участков пути, договоры на оказание услуг по пересадке, а не единый договор перевозки пассажиров в прямом смешанном сообщении.

6. Поскольку ОСП может не принадлежать к какому-то конкретному виду транспорта и даже к транспортным организациям, а сами исполнители транспортных услуг могут не вступать в прямые договорные взаимоотношения между собой, а заключать договор только с ОСП, следует внести изменения в ст. 788 ГК РФ, которая предусматривает соглашения о порядке организации прямых смешанных перевозок только между организациями соответствующих видов транспорта. Предлагается изложить данную статью в следующей редакции:

*«Договоры о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг, осуществляемой в целях исполнения договора перевозок грузов,*



*пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (договора перевозки грузов (пассажиров) в прямом смешанном сообщении), заключаются в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. При этом совместная деятельность исполнителей транспортных услуг (операторов смешанной перевозки, перевозчиков различных видов транспорта, владельцев транспортной инфраструктуры и др.) может охватывать все этапы прямой смешанной перевозки по схеме «от двери до двери» либо может быть ограничена только взаимодействием в узловых пунктах перевалки грузов (пересадки пассажиров).*

*В случаях, не противоречащих закону, в договорах о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг, охватывающих все этапы прямой смешанной перевозки по схеме «от двери до двери», могут быть предусмотрены условия о единой ответственности организатора смешанной перевозки перед грузоотправителем (пассажиром), единой сквозной ставке, едином расписании».*

### **Глава 3. Договоры о совместной деятельности с участием владельцев транспортных инфраструктур**

#### **3.1. Понятие договоров между владельцами транспортных инфраструктур**

Владельцы транспортных инфраструктур являются активными участниками и довольно значимыми фигурами рынка транспортных услуг. Для осуществления своей деятельности им приходится заключать множество различных гражданско-правовых договоров с перевозчиками, транспортными операторами и владельцами сопредельных транспортных инфраструктур. Часть из таких договоров относятся к договорам о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг.

Основная деятельность владельцев транспортных инфраструктур сводится к оказанию услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование иным лицам. Такую услугу можно назвать инфраструктурной, поскольку ее смысл заключается в обеспечении перевозочного процесса с использованием транспортной инфраструктуры. Понятие инфраструктурная услуга используется в «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года», одобренной Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012<sup>319</sup>, а также в научной литературе<sup>320</sup>. Наиболее развернуто содержание такой инфраструктурной услуги сформулировано на железнодорожном транспорте. В частности, в соответствии со ст. 50 УЖТ РФ помимо предоставления самой инфраструктуры и обеспечения к ней доступа железнодорожного

---

<sup>319</sup> См.: Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, одобренная Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012 // СПС Консультант-Плюс.

<sup>320</sup> См., например: Горяинова Л.В. Инфраструктурные услуги в концепции опекаемых благ // Теория и практика общественного развития. 2015. № 6.; Бруссер П.А., Карпенко Е.А. Улучшение качества инфраструктурных услуг в Российской Федерации за счет планомерного создания перспектив конкурентного рынка [Электронный ресурс]. // URL: <http://brusser.ru/article/improving-the-quality-of-infrastructure-services-in-the-russian-federation-due-to-the-systematic-creation-of-the-prospects-of-a-competitive-market.html>, (июнь-октябрь 2015) (дата обращения: 20 апреля 2015 г.); Метелкина П.В. Роль государства в развитии инфраструктуры. Инфраструктурная услуга, как драйвер экономического роста // Форум. Серия: гуманитарные и экономические науки. №3. 2018. С. 295-297.

подвижного состава к числу основных действий, составляющих данную услугу, можно отнести управление движением пассажирских поездов. На наш взгляд, следует поддержать точку зрения, согласно которой инфраструктура является лишь средством, хотя и важным, с помощью которого оказывается услуга. Однако суть услуги не в пользовании инфраструктурой, а в управлении перевозочным процессом и обеспечении его бесперебойности, своевременности и безопасности<sup>321</sup>.

В ст. 50 УЖТ РФ также сказано, что такая услуга оказывается на основании договора между перевозчиком и владельцем транспортной инфраструктуры об оказании услуг по использованию инфраструктуры. Аналогичное правило содержится в п.3 постановления Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования»<sup>322</sup>. Следует отметить, что одним из недостатков данных положений является то, что они ограничиваются только отношениями между перевозчиком и владельцем транспортной инфраструктуры. Названный нормативно-правовой акт оставляет за скобками регулирование аналогичных договорных отношений между владельцем транспортной инфраструктуры и такими субъектами, как оператор железнодорожного подвижного состава или оператор аэропорта.

Основным видом деятельности операторов железнодорожного подвижного состава является оказание услуг по предоставлению физическим и юридическим лицам вагонов, в том числе и пассажирских, в пользование. Данные лица называются операторами, «поскольку они оперируют, управляют парком вагонов, определяя станцию отправления и назначение вагона»<sup>323</sup>.

---

<sup>321</sup> См.: Ананьева А.А. Договор оперативного управления перевозками с участием оператора железнодорожных путей сообщения // Вестник ВГУ. Серия: Право. №2 (25). 2016. С. 126. (с. 121-132.)

<sup>322</sup> См.: Собрание законодательства РФ. 24.11.2003. № 47. Ст. 4552.

<sup>323</sup> См.: Андреев С.В. Договорное регулирование деятельности оператора железнодорожного подвижного состава // Гражданское право. 2016. № 6. С. 38. С. 38 - 42.

При этом они осуществляют взаимодействие не только с перевозчиками, но и с иными лицами, в частности с владельцами транспортных инфраструктур<sup>324</sup>. Владелец транспортной инфраструктуры может предоставлять услуги различного рода операторам. Так, в качестве заказчика услуг по использованию инфраструктуры может выступать оператор смешанной перевозки пассажиров. Другим примером могут служить договоры, заключаемые между ОАО «РЖД» и оператором железнодорожного подвижного состава, осуществляющим оперативно-диспетчерское управление грузовыми порожними вагонами. Анализ положений распоряжения ОАО «РЖД» от 31.12.2015 № 3200-р «Об утверждении и вводе в действие технологии оказания услуги по согласованному с ОАО «РЖД» нахождению порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса)»<sup>325</sup> свидетельствуют о том, что в настоящее время актуальны договоры операторов железнодорожного подвижного состава с ОАО «РЖД» на размещение порожних вагонов, временно не участвующих в перевозке грузов, на железнодорожных путях общего пользования (договор отстоя вагонов)<sup>326</sup>. В данном случае ОАО «РЖД» выступает именно как владелец транспортной инфраструктуры, оказывающий услуги оператору по пользованию транспортной инфраструктурой.

Конечно, данные правила не распространяются на владельцев отличных от ОАО «РЖД» владельцев транспортных инфраструктур, таких, например, как ОАО «Ямальская железнодорожная компания», ОАО «СУАЛ-Холдинг», ОАО «Золотое звено», ОАО «Акционерная компания «Железные

---

<sup>324</sup> См., например: п. 4. постановления Правительства РФ от 25.07.2013 № 626 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» // Собрание законодательства РФ. 05.08.2013. № 31. Ст. 4222.

<sup>325</sup> См.: Распоряжение ОАО «РЖД» от 31.12.2015 № 3200-р «Об утверждении и вводе в действие технологии оказания услуги по согласованному с ОАО «РЖД» нахождению порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса)» // СПС Консультант Плюс.

<sup>326</sup> См.: Андреев С.В. Договорное регулирование деятельности оператора железнодорожного подвижного состава // Гражданское право. 2016. № 6. С. 40. С. 38 - 42.

дороги Якутии»<sup>327</sup>. Не распространяются они и на другие виды транспорта, и, тем более на управление пассажирскими вагонами. Но это и следует считать недостатком действующего законодательства, заключающимся в отсутствии унифицированных правил предоставления услуг владельцами транспортной инфраструктуры.

В настоящее время операторы железнодорожного подвижного состава предоставляют услуги и в пассажирском секторе перевозок. При этом в п. 3.3 Межгосударственного стандарта «Услуги на железнодорожном транспорте. Обслуживание пассажиров. Термины и определения» ГОСТ 33942-2016, введенным в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию метрологии от 30 ноября 2016 г. № 1873-ст дано определение пассажирской инфраструктуры железнодорожного транспорта, как части инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, его коммуникации и объекты, предназначенные для обслуживания пассажиров. Также как о виде транспортной инфраструктуры упоминается и в Приказ Минтранса России от 06.11.2015 № 329 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов пассажирских вагонов, вокзалов, поездов дальнего следования и предоставляемых услуг на вокзалах и в поездах дальнего следования»<sup>328</sup>.

На практике также применяется структура договорных связей между владельцами транспортных инфраструктур с участием главного оператора.

В любом случае требуется уточнение определения договора на оказание услуг о пользовании транспортной инфраструктуры, в котором в качестве заказчика может выступать не только перевозчик, но и транспортный оператор.

---

<sup>327</sup> См.: Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства // Закон. 2012. № 10. С. 64 - 65.

<sup>328</sup> См.: Приказ Минтранса России от 06.11.2015 № 329 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов пассажирских вагонов, вокзалов, поездов дальнего следования и предоставляемых услуг на вокзалах и в поездах дальнего следования» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>. 14.12.2015.

Иногда возникает достаточно сложная структура договорных связей, когда договор между владельцами транспортных инфраструктур направлен на организацию исполнения субъективной обязанности предоставить инфраструктурную услугу, возникающую не только из конкретного договора между владельцем транспортной инфраструктуры и перевозчиком, но и из рамочного договора, заключенного между этими же субъектами. Например, имеется генеральное соглашение №741 «О взаимодействии между ОАО «РЖД» и ООО «Аэроэкспресс». При этом владельцем транспортной инфраструктуры является ОАО «РЖД», а перевозчиком, осуществляющим интермодальные перевозки пассажиров, является ООО «Аэроэкспресс». В частности, данное соглашение определяет общие условия предоставления услуг на право пользования железнодорожной инфраструктурой и обеспечению доступа железнодорожного подвижного состава на пути, принадлежащие ОАО «РЖД». Во исполнение данного соглашения заключаются разовые договоры на оказание услуг по пользованию транспортной инфраструктурой.

*Таким образом, налицо существование еще одного рамочного организационного договора о совместной деятельности перевозчика и владельца транспортной инфраструктуры.*

Одной из разновидностей договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг являются договоры между владельцами транспортных инфраструктур. Они заключаются на всех видах транспорта, а иногда они носят мультимодальный характер. Имеется ввиду, что участниками таких соглашений могут быть владельцы инфраструктур различных видов транспорта. Примерами подобного рода договоров могут служить соглашения между морскими портами и владельцами железнодорожных подъездных путей, между аэропортами и агрегаторами такси, между аэропортами и владельцами железнодорожной инфраструктуры, и т.п. В мировой практике мультимодальные пассажирские

станции и пересадочные узлы редкостью не являются<sup>329</sup>. Во французском порту Гавр действует объединенный морской и железнодорожный вокзал, в котором нижний этаж обслуживает железнодорожное движение, а верхний — морское<sup>330</sup>. Предусматривается строительство и развитие таких узлов в Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р<sup>331</sup>.

Примером взаимодействия пассажирских транспортных инфраструктур внеуличного транспорта является организация перевозок между зеленой веткой московского метрополитена и фиолетовой с помощью канатной дороги, которая свяжет станции метро «Сходненская» и «Речной вокзал», обеспечив максимальный пассажиропоток до 19 тыс. человек в сутки. Необходимость такого взаимодействия обусловлена обеспечением возможности перевозок пассажиров по кратчайшему расстоянию через реку<sup>332</sup>.

Несмотря на то, что на практике договоры между владельцами транспортных инфраструктур повсеместно распространены, состояние их нормативного регулирования оставляет желать лучшего. Гражданский кодекс РФ не только не содержит определения такого договора, но даже не содержит упоминания о владельце транспортной инфраструктуры. Транспортные уставы и кодексы и иные федеральные законы также содержат достаточно скудный набор нормативных правил, посвященных договору между владельцами транспортных инфраструктур. Больше других таких правил содержит УЖТ РФ, но и он оставляет множество вопросов без ответа.

<sup>329</sup> См., например: Steve Lockwood, Parsons Brinckerhoff. Multimodal Transportation vs. Intermodal Transportation. For the second James L. Oberstar Forum on Transportation Policy and Technology. March 16 - 17, 2003. P. 5 [Электронный ресурс]. // URL: [www.cts.umn.edu](http://www.cts.umn.edu). (дата обращения: 09 августа 2019 г.); Ten-Year Passenger Strategy for Washington's Multimodal Ferry Transportation System. January 2005 (перевод мой) [Электронный ресурс] // URL: [www.wsdot.wa.gov](http://www.wsdot.wa.gov); Walter R. Turner. North Carolina's Multimodal Stations. 26 July 2007.

<sup>330</sup> См.: Морской транспорт. [Электронный ресурс]. URL: [https://bstudy.net/698873/ekonomika/morskoy\\_transport](https://bstudy.net/698873/ekonomika/morskoy_transport) (дата обращения: 18 августа 2018 г.)

<sup>331</sup> См.: Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 15.12.2008. № 50. Ст. 5977, Собрание законодательства РФ. 29.12.2008. № 52 (ч. 2).

<sup>332</sup> См.: Канатная дорога от станции метро «Сходненская» до «Речного вокзала» будет пассажирской [Электронный ресурс]. // URL: <https://stroi.mos.ru/news/kanatnaia-dorogha-mietro-skhodnienskaia-riechnoi-vokzal-smozhiet-pierievozit-19-tysiach-passazhirov-v-sutki> (дата обращения: 17 декабря 2019 г.)

Нет единства и в вопросе определения правовой природы данного договора со стороны ученых.

Все сказанное свидетельствует о необходимости выявления юридически значимых признаков исследуемого договора, научного обоснования его определения, выработке предложений по содержанию наиболее значимых его условий, выявить специфику договорного регулирования соответствующих отношений на отдельных видах транспорта.

Начнем с того, что договор между владельцами транспортных инфраструктур следует считать организационным гражданско-правовым договором. В пользу данного суждения свидетельствуют следующие обстоятельства.

Во-первых, данный договор направлен на регулирование совместной деятельности его сторон. Исходя из этого, он является многосторонним договором, в котором интересы сторон являются не разнонаправленными по принципу «ты мне – я тебе», а сходятся в одной точке. Мы не согласны с мнением о том, что данный договор является двусторонним<sup>333</sup>. Как мы указывали в предыдущих разделах диссертации, все договоры о совместной деятельности являются многосторонними и организационными, равно как все организационные договоры можно охарактеризовать как договоры о совместной деятельности.

Во-вторых, данный договор регулирует неимущественные отношения и является безвозмездным<sup>334</sup>. Стороны совместно оказывают услуги перевозчику, которые он оплачивает. Но оплата происходит на основании договора об оказании услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование, а не на основании договора между владельцами транспортных инфраструктур, в котором может определяться лишь порядок передачи друг другу денег, полученных от перевозчика. В регулируемых договором отношениях отсутствует передача имущества. Ни

---

<sup>333</sup> См.: Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. М.: Юридический институт МИИТа, 2017. С. 233.

<sup>334</sup> Там же. С. 231.



один из владельцев не передает другому инфраструктуру либо ее составные части. Тем более, речь не идет о создании новой вещи. Владельцы сопредельных инфраструктур не оказывают друг другу никаких услуг. На это, в частности обратил внимание ФАС Московского округа в своем постановлении по делу № КА-А40/12707-06-П от 27 декабря 2006 года указал, рассмотрев спор двух владельцев железнодорожных инфраструктур ОАО «Золотое звено» и ОАО «РЖД»<sup>335</sup>. Данная позиция представляется на наш взгляд верной, поскольку в складывающихся правоотношениях трудно однозначно определить заказчика и исполнителя, а также суть услуги.

В-третьих, объектом складывающихся правоотношений, вытекающих из договора, является организация иного правоотношения. Здесь важно подчеркнуть два обстоятельства. Первое связано с тем, что действия участников правоотношения направлены во вне, т.е. не имеют смысла без организуемого правоотношения, которое является внешним по отношению к организационному отношению является внешним. Второе свидетельствует о том, что объектом организации является субъективная обязанность оказать услугу по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование перевозчику. Это означает, что объект организации (субъективная обязанность) является юридическим, а не фактическим, и он является одним из элементов правоотношения, возникающего из другого договора, а именно из договора об оказании услуг перевозчику по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование.

Между тем, диссонансом данному утверждению звучит мнение об отсутствии внешнего объекта организации по отношению к договору между владельцами транспортных инфраструктур. При этом заявляется, что данный договор организует внутренние отношения сторон и внешних правоотношений не касается. В обоснование этого тезиса положено утверждение о том, что данный договор не содержит обязанности заключить

---

<sup>335</sup> См.: Постановление ФАС Московского округа от 27.12.2006 г. по делу № КА-А40/12707-06-П // СПС Консультант Плюс.

в будущем договор на оказание услуг и не формирует никаких условий такого будущего договора<sup>336</sup>. На наш взгляд, данное утверждение нельзя признать обоснованным, поскольку оно основано на представлении об организационном договоре, который непременно должен предварять заключение основного договора. Представляется, что имеется три вида организационных договоров, которые можно выделить в зависимости от порядка их заключения по отношению к организуемым договорам. Первые, подобно предварительному договору, возникают до заключения основных (организуемых) договоров. Вторая группа договоров характеризуется тем, что они заключаются после того, как заключен основной договор. Наконец, момент заключения третьей группы договоров совпадает с моментом заключения основных договоров.

Договор между владельцами транспортных инфраструктур может относиться к любой из трех обозначенных групп. К первой группе он относится тогда, когда договор на оказание услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры с конкретным перевозчиком еще не заключен, но уже имеется действующее соглашение между владельцами транспортных инфраструктур.

Ко второй группе рассматриваемый исследуемый договор можно отнести в тех случаях, когда уже имеется заключенный договор на оказание услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры между ее владельцем и конкретным перевозчиком. Для его исполнения данный владелец инфраструктуры привлекает третьих лиц (владельцев иных транспортных инфраструктур), с которыми заключает договор. В этом случае в договоре между владельцами транспортных инфраструктур речь идет не о заключении иного транспортного договора и не о формировании его будущих условий, а об его исполнении<sup>337</sup>.

---

<sup>336</sup> См.: Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. М. : Юридический институт МИИТа, 2017. С. 233.

<sup>337</sup> См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. Дисс. доктора юрид. наук. М., 2012. С. 458.

К третьей группе договор между владельцами транспортных инфраструктур можно отнести в случае, когда первый владелец транспортной инфраструктуры одновременно заключает договоры как с перевозчиком, так и с владельцами сопредельных транспортных инфраструктур.

Практический смысл приведенной классификации заключается в том, что договоры первой группы могут организовывать как заключение, так и исполнение договоров на оказание услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование. В этом случае договор между владельцами транспортных инфраструктур договор может содержать условия, касающиеся порядка заключения будущих организуемых договоров. Договоры второй и третьей группы таких условий содержать не могут, поскольку могут организовывать только исполнение субъективных обязанностей из ранее заключенных договоров между перевозчиком и владельцем транспортной инфраструктуры.

Таким образом, договор между владельцами транспортных инфраструктур имеет все признаки организационного договора.

Далее необходимо решить вопрос о том, можно ли данный организационный договор отнести к категории рамочных, которые направлены на систематическую организацию множества правоотношений, возникающих из разовых гражданско-правовых договоров. С.Ю. Морозов однозначно называет данный договор рамочным<sup>338</sup>. Такой же позиции придерживается Б.Е. Лернер<sup>339</sup>. Н.А. Мостовая также полагает, что данный договор касается организации систематического исполнения обязанностей перевозчика<sup>340</sup>.

На наш взгляд, *данный договор может быть, как рамочным, так и не рамочным договором.* Для аргументации данного утверждения обратимся к

---

<sup>338</sup> Там же.

<sup>339</sup> См.: Лернер Б.Е. Указ. Соч. С. 22.

<sup>340</sup> См.: Мостовая Н.А. Понятие и существенные условия договора между владельцами транспортных инфраструктур // Транспортное право. 2019. № 2. С. 9. С. 7 - 10.

п. 10 Постановления Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования». В нем указывается, что договор об оказании услуг по использованию транспортной инфраструктуры может быть заключен как для осуществления неоднократных перевозок пассажиров, так и для осуществления разовой перевозки<sup>341</sup>. При этом, в первом случае можно вести речь о наличии множества организуемых договоров, а во втором нет. Следовательно, в последнем случае отсутствует такой необходимый признак рамочного договора, как систематичность организуемых обязательственных правоотношений.

Следует также ответить на вопрос, можно ли рассматривать договор, не являющегося рамочным в качестве предварительного. Определенное сходство с конструкцией предварительного договора имеется. В обоих случаях договор направлен на организацию будущих имущественных отношений, возникающих из разового договора на оказание услуг по использованию транспортной инфраструктурой. Но все же это не предварительный договор. Рассматриваемый нами договор между владельцами транспортных инфраструктур не предусматривает обязанности в будущем заключить договор на оказание услуг. Во-первых, здесь нет неизбежности заключения договора в будущем. Во-вторых, данный договор связан с организацией не заключения, а исполнения уже заключенного договора.

Нельзя данный договор отнести и к числу договоров с открытыми условиями, поскольку гипотетически такие условия могли бы находиться не в нем, а в организуемом договоре на оказание услуг по использованию транспортной инфраструктурой. Сам же договор между владельцами транспортных инфраструктур в таком случае рассматривался бы в качестве

---

<sup>341</sup> См.: Постановление Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» // Собрание законодательства РФ. 24.11.2003. № 47. Ст. 4552.

правового средства восполнения таких условий. Однако и этого не происходит.

В тех случаях, когда договор между владельцами транспортных инфраструктур является рамочным, он может предусматривать возможность организации сторонами ряда договоров на оказание услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование, которые заключаются между перевозчиками и первым владельцем транспортной инфраструктуры. Существует точка зрения, согласно которой смыслом данного договора является систематическое предоставление транспортной инфраструктуры в пользование перевозчикам<sup>342</sup>. Данное утверждение, на наш взгляд, является не вполне точным, поскольку сотрудничество направлено на организацию систематического исполнения обязанности по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование.

Б.Е. Лернер обращает внимание на то, что данный рамочный договор может быть направлен также на организацию правоотношений, которые не охватываются договором об оказании услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование<sup>343</sup>. Причем, в качестве примера он приводит условия рамочного договора, касающиеся надлежащего содержания своей инфраструктуры каждым из владельцев. На наш взгляд, такое условие не является чем-то дополнительным по отношению к обязанности оказать услугу по предоставлению в пользование транспортной инфраструктуры перевозчику. Надлежащее состояние инфраструктуры отражает лишь качественную характеристику услуги, и не может рассматриваться как дополнительная услуга, которую следует организовывать наряду с обозначенной нами.

Возникает вопрос о возможности признания договора между владельцами транспортных инфраструктур публичным? С одной стороны, некоторые нормативно-правовые акты прямо указывают на обязанность

---

<sup>342</sup> См.: Лернер Б.Е. Гражданско-правовые договоры как средства самоорганизации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2013. С. 22.

<sup>343</sup> См.: Лернер Б.Е. Указ. Соч. С. 22.

заключения таких договоров. Так, п.2. ст. 16 федерального закона «О морских портах» установлено, что операторы морских терминалов и иные владельцы технологически взаимосвязанных объектов инфраструктуры морского порта обязаны заключать между собой соглашения, направленные на организацию оказания соответствующих услуг в морском порту<sup>344</sup>. Такие положения закона, предусматривающие возможность понуждения уклоняющейся стороны к заключению договора<sup>345</sup>, вполне логичны, учитывая провозглашенный принцип недискриминационного доступа перевозчиков к транспортной инфраструктуре. Отказ от заключения договора владельцами сопредельных инфраструктур не позволяет в полной мере соблюсти интересы перевозчиков и ставит недискриминационный доступ под угрозу.

С другой стороны, отсутствует другой признак публичного договора о равенстве его условий для всех, кто обратился за заключением договора между владельцами транспортных инфраструктур. Кроме того, исходя из смысла ст. 426 ГК РФ, лицо, которое не вправе отказать в заключении договора, должно быть обязано в силу договора осуществлять продажу товаров, выполнять работы, либо оказывать услуги. Между тем, договор между владельцами транспортных инфраструктур ничего подобного не предусматривает. Возникает сомнение в возможности применения юридической конструкции публичного договора к договорам о совместной деятельности, как противоречащей их правовой природе. Как уже указывалось у сторон таких договоров нет конфликта интересов, и они изначально направлены на сотрудничество. Понуждение к сотрудничеству путем обязательности заключения договора выглядело бы несколько странно.

---

<sup>344</sup> См.: Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 12.11.2007. № 46. Ст. 5557.

<sup>345</sup> См.: Бевзюк Е.А. Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (постатейный) /под ред. С.Ю. Морозова // Подготовлен для СПС Консультант Плюс, 2010.

Таким образом, договор между владельцами транспортных инфраструктур *признать публичным нельзя*.

Субъектный состав договора между владельцами транспортных инфраструктур. Владельцы транспортных инфраструктур могут совпадать в одном лице с иными исполнителями транспортных услуг. Так, например, главный оператор может быть одновременно и владельцем транспортной инфраструктуры в случае, если он является собственником или законным владельцем этой инфраструктуры.

Совместная деятельность владельцев транспортных инфраструктур, направленная на обеспечение пассажирских перевозок, имеет свою специфику по сравнению с аналогичной деятельностью в сфере перевозки грузов.

Она может касаться организации совместной продажи проездных билетов, порядка оформления и использования натурального листа, согласования графика движения пассажирских транспортных средств, имеющих в соответствии со ст. 52 УЖТ РФ преимущество в движении перед грузовыми поездами и т.д.

Одной из организационных предпосылок, обеспечивающих доступ перевозчика к транспортной инфраструктуре, является утвержденный график движения пассажирских поездов. Для того, чтобы такой график был составлен, необходимо перевозчику подать обращение к владельцу транспортной инфраструктуры с указанием владельца подвижного состава, номера и категории поезда, количества вагонов, маршрута следования и иных сведений, предусмотренных законодательством. Такое обращение представляет собой письменный запрос, примерная форма которого установлена правилами оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования<sup>346</sup>.

---

<sup>346</sup> См.: Постановление Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» // Собрание законодательства РФ. 24.11.2003. № 47. Ст. 4552.

Поскольку движение пассажирских поездов часто происходит по территории нескольких сопредельных транспортных инфраструктур, то они осуществляют совместную деятельность по составлению и согласованию сводного графика движения пассажирских поездов. Поэтому, одним из условий договора между владельцами транспортных инфраструктур должно быть правило, согласно которому стороны договора не имеют права уклоняться от согласования такого графика и предоставления его на утверждение Росжелдору<sup>347</sup>.

Еще одной обязанностью владельцев сопредельных инфраструктур в рамках договора между ними должна стать проверка содержания натурального листа пассажирских поездов (форма ДУ-1Л), следующих по территории этих инфраструктур<sup>348</sup>. Данный документ выдается на станции формирования<sup>349</sup> и имеет важное значение, поскольку в нем отражаются все сведения об изменении состава поезда. Без натурального листа невозможно определить объем оказания услуг, оказываемых перевозчикам владельцами транспортных инфраструктур<sup>350</sup>.

### **Выводы:**

1. Договор о совместной деятельности владельцев транспортных инфраструктур является организационным гражданско-правовым договором, который может быть, как рамочным, так и не рамочным. Он может быть направлен либо на организацию исполнения субъективной обязанности предоставить инфраструктурную услугу, возникающую из конкретного договора между владельцем транспортной инфраструктуры и перевозчиком,

---

<sup>347</sup> См.: Приказ Минтранса России от 26.02.2018 № 69 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по установлению сроков ввода в действие графика движения пассажирских поездов на железнодорожном транспорте» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 29.03.2018.

<sup>348</sup> См. об этом также: Гречуха В.Н. Транспортное право: Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: Монография. М.: Юстиция, 2016.

<sup>349</sup> См.: Приказ Минтранса России от 21.12.2010 № 286 (ред. от 01.09.2016) «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. № 12. 21.03.2011.

<sup>350</sup> См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. Дисс. доктора юрид. наук. М., 2012. С. 467.



либо из рамочного договора, заключенного между этими же субъектами, который также следует отнести к договорам о совместной деятельности.

Доказано, что договор между владельцами транспортных инфраструктур признать публичным нельзя.

2. Имеется три вида организационных договоров, которые можно выделить в зависимости от порядка их заключения по отношению к организуемым договорам. Первые, подобно предварительному договору, возникают до заключения основных (организуемых) договоров. Вторая группа договоров характеризуется тем, что они заключаются после того, как заключен основной договор. Момент заключения третьей группы договоров совпадает с моментом заключения основных договоров.

Практический смысл приведенной классификации заключается в том, что договоры первой группы могут организовывать как заключение, так и исполнение договоров на оказание услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование и содержать условия, касающиеся порядка заключения будущих организуемых договоров. Договоры второй и третьей группы таких условий содержать не могут.

3. Договоры о совместной деятельности владельцев транспортных инфраструктур при обеспечении пассажирских перевозок должен содержать следующие условия:

1. об организации оказания инфраструктурной услуги по продаже проездных билетов;
2. о необходимости согласования каждым из владельцев графика движения и (или) расписания транспортных средств;
3. о порядке оформления натурного листа при передаче пассажирского состава с одной транспортной инфраструктуры на другую.

### 3.2. Договоры между владельцами транспортных инфраструктур с участием транспортных операторов

На практике также применяется структура договорных связей между владельцами транспортных инфраструктур с участием главного оператора. Такая схема реализуется на воздушном транспорте, где главный оператор аэропорта (аэродрома), являющийся владельцем основной части транспортной инфраструктуры<sup>351</sup>, заключает договоры с иными операторами, каждому из которых принадлежит специализированная инфраструктура, дополняющая основную<sup>352</sup>. Так, одному оператору может принадлежать один терминал, а второму другой. В качестве оператора, предоставляющего инфраструктурные услуги по хранению топлива и заправке воздушных судов на аэродроме, часто выступают авиатопливные операторы<sup>353</sup>, которые также заключают договор с главным оператором аэропорта<sup>354</sup>. В этом случае получателем инфраструктурных услуг являются операторы, а исполнителем – главный оператор.

В судебной практике отношения между главным оператором аэропорта и иными операторами аэропортовой деятельности квалифицируются именно как договор на оказание услуг, к которому следует применять нормы главы

<sup>351</sup> Борзова А.С., Железная А.П. Анализ состояния инфраструктуры аэропортов Московского авиационного узла // Научный вестник НГТУ ГА. №197. 2003. С. 107.

<sup>352</sup> См.: Приказ Минтранса России от 25.11.2011 № 293 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации» (п.3.3.12) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. № 7. 13.02.2012; Приказ ФАС России от 19.11.2019 № 1533/19 «Об изменении государственного регулирования на услуги в аэропорту Пулково, оказываемые ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (п.2.2) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 19.12.2019; Приказ Минтранса России от 16.07.2012 № 236 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по организации и проведению в установленном порядке обязательной сертификации аэропортов и ведению Государственного реестра аэропортов Российской Федерации» (п. 2); Приказ Минтранса РФ от 24.02.2011 № 63 "Об утверждении Методики расчета технической возможности аэропортов и Порядка применения Методики расчета технической возможности аэропортов" (п. 1); «Федеральная система обеспечения авиационной безопасности (Национальная программа авиационной безопасности)» (п. 31), одобрено Межведомственной комиссией по авиационной безопасности, безопасности полетов гражданской авиации и упрощению формальностей 04.04.2019 // <https://www.mintrans.ru>;

<sup>353</sup> См., например: Приказ ФСТ России от 18.12.2012 N 402-т/8 «Об утверждении тарифов на услуги в аэропортах, оказываемые ООО «Базовый Авиатопливный Оператор» // Российская газета. № 33, 15.02.2013.

<sup>354</sup> См.: Трофимов С.В. Правовые механизмы формирования цен и тарифов на осуществление перевозок пассажиров и грузов воздушными судами гражданской авиации // Транспортное право. 2016. № 3. С. 22. С. 21 - 26.

39 ГК РФ. Примером может служить Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 14.06.2017 № Ф03-1706/2017 по делу № А51-15887/2016<sup>355</sup>, рассмотревшего спор между ОАО «Международный аэропорт Владивосток», являющегося главным оператором аэропорта и оператором аэропортовой деятельности АО «Авиакомпания «Аврора». Между сторонами спора был заключен договор об оказании главным оператором услуг по использованию объектов инфраструктуры при осуществлении оператором аэропортовой деятельности. Согласно договора услуги оплачивает АО «Авиакомпания «Аврора» ежемесячно в размере, рассчитанном исходя из пропорционального распределения затрат между главным оператором и операторами аэропорта<sup>356</sup>.

Вопрос о квалификации подобного рода договоров, как договоров на оказание услуг в настоящее время в цивилистике воспринимается неоднозначно. Существует мнение, что данные отношения строятся по схеме генерального подряда, т.е. с использованием специальной договорной конструкции о возложении обязанностей исполнителя услуг (должника) на третье лицо (соисполнителя). В качестве примеров третьих лиц применительно к конкретным гражданско-правовым договорам рассматривают соперевозчиков, субпоставщиков, субподрядчиков и т.п.<sup>357</sup>.

Согласно данной позиции главный оператор привлекает третьих лиц для исполнения своих обязанностей по предоставлению транспортной инфраструктуры авиаперевозчикам. При этом отношения между третьим лицом и должником характеризуются как организационные гражданско-правовые отношения, поскольку направлены на организацию исполнения обязанности главного оператора предоставить в пользование транспортную инфраструктуру. Так, Н.А. Мостовая, обосновывая неимущественный и организационный характер отношений между главным оператором и

---

<sup>355</sup> См.: Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 14.06.2017 № Ф03-1706/2017 по делу № А51-15887/2016 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

<sup>356</sup> Там же.

<sup>357</sup> Белов, В.А. Указ. соч. Гражданское право. Общая и Особенная части: учебник. М.: ЮрИнфор., 2003. С.324.

оператором, утверждает, что денежные средства за пользование инфраструктурой платит потребитель, т.е. авиаперевозчик<sup>358</sup>. По мнению автора, оператор, как владелец транспортной инфраструктуры: «ни при каких обстоятельствах не может рассматриваться в качестве получателя инфраструктурных услуг, поскольку транспортная инфраструктура и инфраструктурные услуги необходимы только для того, чтобы обеспечить основную деятельность транспорта - осуществление перевозок»<sup>359</sup>.

Высказывается и противоположная точка зрения, согласно которой конструкция договора в пользу третьего лица никак не связана с организацией имущественных правоотношений. Так, С.Ю. Морозов полагает, что невозможно «организовать посредством генеральных договоров будущие договорные отношения сторон с третьими лицами»<sup>360</sup>, поскольку третье лицо не участвует в обязательстве, участниками которого являются кредитор и должник. Однако, С.Ю. Морозов дает оценку возможности квалификации в качестве организационного договора соглашения между третьим лицом и кредитором. На наш взгляд, данный договор следует рассматривать ни как организационный, а как организуемый. А в качестве организационного договора следует рассматривать договор между должником и третьим лицом.

Хотя конечным потребителем услуг являются авиаперевозчики, конструкция договора о возложении обязанностей исполнителя на третье лицо здесь не применима. Главный оператор в данном случае не заключает договор с авиаперевозчиком, который, в свою очередь, не может рассматриваться в качестве кредитора в обязательстве, участником которого он не является. Кредитором по отношению к главному оператору (должнику) выступает оператор аэропортовой деятельности, имеющий право требовать

---

<sup>358</sup> Мостовая Н.А. Понятие и существенные условия договора между владельцами транспортных инфраструктур // Транспортное право. 2019. № 2. С. 9. С. 7 - 10.

<sup>359</sup> Там же.

<sup>360</sup> См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. Дисс. ... доктора юрид. наук. М., 2012. С. 247.

исполнения услуг по предоставлению части инфраструктуры аэропорта в пользование.

Авиаперевозчик является кредитором в совсем другом обязательстве, вытекающим из самостоятельного договора с оператором аэропортовой деятельности (должником), который самостоятельно оказывает услуги кредитору по предоставлению в пользование части инфраструктуры аэропорта, которой он законно пользуется в силу ранее заключенного договора с главным оператором аэропорта. В мировой практике такой договор известен как договор о наземном обслуживании (Standard Ground Handling Agreement - SGHA)<sup>361</sup>, его форма утверждена IATA<sup>362</sup>. Таким образом, вместо договора о возложении обязанностей на третье лицо имеется два самостоятельных договора: между главным оператором аэропорта и оператором; между оператором и авиаперевозчиком.

Аналогичная структура договорных связей может складываться на морском и на внутреннем водном транспорте. Одной из основных проблем, которые существуют при оказании лоцманских и иных услуг перевозчикам операторами разных портов, является отсутствие взаимодействия между этими операторами. В результате, вопреки требованиям ст. 8 и 16 федерального закона РФ от 8 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», существует проблема обеспечения недискриминационного доступа морских перевозчиков к таким услугам портов, что влияет на обеспечение непрерывного судоходства в течение всего года. Не в пользу перевозчиков служат и существующие препятствия, для обслуживающих морские суда компаний, в пропуске операторами морских терминалов сотрудников этих компаний к обслуживанию судов. О наличии такого рода проблем свидетельствует и судебная практика. Так в

---

<sup>361</sup> См.: Кинев А.Ю. Борьба с картелями и другими антиконкурентными соглашениями. Лучшие практики 2013. (Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2014) // КонсультантПлюс

<sup>362</sup> IATA – аббревиатура английского названия Международной ассоциации воздушного транспорта (International Air transport association).

определении Верховного Суда РФ от 13.05.2015 № 305-ЭС15-4668 по делу № А40-159380/12 указывается, что соглашение об организации непрерывности технологического процесса работы железнодорожно-паромной переправы в порту «Кавказ» с участием лишь двух операторов заключено быть не может, поскольку подпунктом 3 п. 1 ст. 16 вышеуказанного закона «О морских портах в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», установлена обязанность операторов морских портов по обеспечению равного доступа к услугам в морских портах, открытости сведений о таких услугах<sup>363</sup>.

Так, руководитель ФГБУ «АМП Азовского моря» Сергей Сафонищев на заседании Совета Ассоциации «Водный транспорт Дона» в Ростове-на-Дону: «Отсутствие соглашения между операторами морских терминалов, включенных в число морских пунктов перевалки (МПП) Ростов-на-Дону и Азов и другими пользователями услуг в портах, создает негативные предпосылки для работы морских пунктов пропуска (МПП) портов Нижнего Дона, влечет возможное снижение пропускной способности, блокирование работы транзитного судоходства и снижение привлекательности портов в целом»<sup>364</sup>. Согласно информации, размещенной на портале «PortNews», «в соответствии с пунктом 2.2 протокола заседания Морского совета при правительстве Ростовской области было рекомендовано операторам морских терминалов и иным владельцам взаимосвязанных объектов инфраструктуры морского порта заключить такие соглашения, существенным условием которых является организация и обеспечение непрерывности технологического процесса, оказание соответствующих услуг в морском порту, установление порядка технического обслуживания и эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта, в том числе и судов»<sup>365</sup>.

---

<sup>363</sup> См.: Определение Верховного Суда РФ от 13.05.2015 № 305-ЭС15-4668 по делу № А40-159380/12 // СПС Консультант-Плюс.

<sup>364</sup> См.: Сафонищев С. Отсутствие соглашения между операторами терминалов и пользователями услуг негативно отражается на работе МПП портов Нижнего Дона // <https://portnews.ru/news/281067/>

<sup>365</sup> Там же.

Следует отметить, что все же подобного рода соглашения на практике заключаются как в сфере грузовых, так и в сфере пассажирских перевозок. Так, предметом рассмотрения ФАС Центрального округа было соглашение между двумя владельцами объектов транспортных инфраструктур в морском порту - ООО «Морской терминал «Тамань» и ООО «Зерновой терминальный комплекс «Тамань» об организации работы по обеспечению перевалки зерновых грузов, предусматривающее, в том числе, распределение между сторонами обязанностей по обеспечению перевалки зерновых грузов<sup>366</sup>. Что касается совместной деятельности портов в сфере пассажирских перевозок, то 5 февраля 2020 г. состоялось торжественное подписание соглашения о сотрудничестве между операторами Пассажирского порта Санкт-Петербург – АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» и морского порта Выборг – ООО «Порт Логистик». Предметом соглашения является сотрудничество «в целях организации морских перевозок пассажиров между г. Санкт-Петербург и г. Выборг, обеспечения максимально привлекательных условий для пассажиров круизных и паромных судов, операторов линий и туристских организаций посредством развития инфраструктуры портов и совместной работы по созданию регулярных водных маршрутов с привлечением иностранных партнеров»<sup>367</sup>.

Представляется, что такие соглашения могут заключаться как с участием главного оператора, обеспечивающего взаимодействие владельцев транспортных инфраструктур и иных операторов, предоставляющих услуги судовладельцам, так и без его участия. При этом, следует подчеркнуть, что главный оператор и владельцы транспортных инфраструктур могут осуществлять свою деятельность как в пределах одного порта, так и в разных портах. В первом случае роль главного оператора выполняет сам морской порт, а во втором – третье лицо. В структуру пассажирского морского порта

---

<sup>366</sup> Постановление ФАС Центрального округа от 12.02.2014 по делу № А14-2497/2013 // СПС Консультант-Плюс.

<sup>367</sup> См.: «Морской фасад» и «Порт Логистик» договорились о пассажироперевозках между Санкт-Петербургом и Выборгом [Электронный ресурс]. // URL: <https://portnews.ru/news/291065/> (дата обращения: 20 мая 2020 г.)

могут входить несколько объектов транспортных инфраструктур. Например, АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» объединяет в своей структуре 5 морских вокзалов, в каждом из которых имеются причалы для приема круизных судов, здания морского вокзала с залами ожидания и билетными кассами, сектора пограничного контроля, площадки с навесом для туристских автобусов и др. объекты<sup>368</sup>.

Соответственно возможно участие нескольких владельцев транспортной инфраструктуры, деятельность которых организует главный оператор – оператор морского порта. Таким образом, *наряду с владельцами транспортных инфраструктур, являющихся операторами отдельных объектов инфраструктуры, может действовать главный оператор, обеспечивающий организацию совместной деятельности операторов и обеспечение непрерывности технологического процесса, оказание соответствующих услуг в морском порту (аэропорту).*

*Конструкция договора о возложении обязанностей исполнителя на третье лицо здесь не применима, поскольку заключается два самостоятельных договора: между главным оператором аэропорта и оператором; между оператором и авиаперевозчиком.*

В Правилах пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении (ППВ), являющимися приложением к договору о «Правилах пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении» (ППВ), заключенным странами-участницами организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) от 01.01.2009 (ред. 01.01.2020) предусмотрена деятельность операторов пассажирского подвижного состава (п.п. 8.1-8.5)<sup>369</sup>. Управление пассажирскими вагонами в настоящее время осуществляет АО ТКС, выполняющее функции оператора подвижного состава. Как отмечается, ранее данная организация управляла пассажирскими вагонами, добавляя их в

---

<sup>368</sup> Инфраструктура пассажирского порта [Электронный ресурс]. // URL: [https://www.portspb.ru/O\\_porte/about/infrastructura](https://www.portspb.ru/O_porte/about/infrastructura) (дата обращения: 06 июня 2020 г.)

<sup>369</sup> См.: Договор о «Правилах пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении» от 01.01.2009 (ППВ). [Электронный ресурс]. // URL: <https://osjd.org/ru/8973/page/106077?id=2801> (дата обращения: 07 июня 2020 г.)



поезда Федеральной пассажирской компании. Теперь она приобрела собственный подвижной состав – поезд повышенной комфортности «Гранд-экспресс»<sup>370</sup>. Сфера управления пассажирскими вагонами находится в начале пути своего становления. Однако, уже сейчас необходимо договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг в данной сфере.

Операторы подвижного состава вступают в договорные отношения с владельцами транспортных инфраструктур. Особенность деятельности операторов подвижного состава на пассажирском транспорте заключается во-первых, в том, что здесь не применяется термин «порожний вагон», а во-вторых в том, что операторы не вступают с пассажирами в договорные правоотношения. Напомним, что при грузовых перевозках оператор железнодорожного подвижного состава заключает договор с грузоотправителями на оказание услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава в пользование. В случае управления пассажирскими вагонами такие операторы могут заключать договоры на оказание услуг с перевозчиками и с владельцами транспортных инфраструктур. Причем, в последнем случае может заключаться долгосрочный рамочный организационный договор об организации взаимодействия управления пассажирскими вагонами по обезличенной технологии на основе принципов сетевой регулировки<sup>371</sup>. Сторонами такого договора в данном случае могут быть сразу несколько операторов пассажирских вагонов и несколько владельцев транспортных инфраструктур.

Такой договор может определять порядок совместной деятельности по использованию для перевозок по территории соответствующих транспортных инфраструктур пассажирских вагонов, принадлежащих

---

<sup>370</sup> См.: «Гранд экспресс» сменил владельца // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3976081> (дата обращения: 14 июня 2020 г.)

<sup>371</sup> Подобная технология планируется использоваться также при грузовых перевозках. См.: ОАО «ФГК» и ОАО «РЖД» ускорят перевозки и погрузку порожних вагонов [Электронный ресурс] // URL: [http://federalnaya-gruzovaya-kompaniya-oao-s298956.regorg.ru/news/n11148-oao\\_fgk\\_i\\_oao\\_rzhd\\_uskoryat\\_perevozki\\_i\\_pogruzku\\_porozhnih\\_vagonov.htm](http://federalnaya-gruzovaya-kompaniya-oao-s298956.regorg.ru/news/n11148-oao_fgk_i_oao_rzhd_uskoryat_perevozki_i_pogruzku_porozhnih_vagonov.htm) (дата обращения 15.10.15)

любому из операторов. Иными словами, происходит обезличивание вагонов<sup>372</sup>, принадлежащих операторам, и управление ими происходит централизованно одним или несколькими владельцами транспортных инфраструктур из единого пункта управления. Создается своеобразный парк вагонов различных видов и типов, из которого перевозчик может определять нужную «композицию состава»<sup>373</sup>, выбирая себе необходимый для конкретной перевозки нужный ему пассажирский вагон с учетом запросов пассажиров. При этом, владелец транспортной инфраструктуры осуществляет оперативное управление вагонопотоками и ведет учет времени использования вагонов по каждому перевозчику. В рамочном договоре определяется только порядок такого управления.

Представляется, что в ближайшем будущем такие договорные схемы будут востребованы, поскольку позволяют не только операторам подвижного состава взаимно обогащать парк своих вагонов, но и предоставлять перевозчикам простор для составления подвижного состава по нужной схеме, а самое главное, удовлетворять запросы пассажиров относительно удобства и качества перевозок. В данном случае также, как и при заключении договоров код-шеринга, возможно расширение географии перевозок с обеспечением требуемого уровня комфорта.

Во исполнение данного рамочного договора может заключаться множество разовых договоров на оказание услуг по предоставлению вагонов в пользование перевозчику.

Можно дать следующее определение договору об организации взаимодействия управления пассажирскими вагонами по обезличенной технологии:

---

<sup>372</sup> История применения обезличенной технологии управления вагонами берет свое начало в 1889 году. См. об этом: Плавтов Н. Очерки русского железнодорожного права. Харьков, 1902. С. 1 - 6.; Кудрявцев В.Н. Транспорт Российской Федерации. №3 (34). 2011. С.28.; Хусаинов Ф.И. Экономические проблемы управления вагонными парками // Экономика железных дорог. 2010. №11. С. 63-77.

<sup>373</sup> Термин применяется у железнодорожников для обозначения схемы поезда. <https://www.tutu.ru/poezda/content/shemi-sostavov-zhd/>

*По договору об организации взаимодействия при управлении пассажирскими вагонами по обезличенной технологии на систематической основе владельцы транспортных инфраструктур и операторы железнодорожного подвижного состава определяют порядок организации управления единым обезличенным парком пассажирских вагонов и использования его для перевозок по территории соответствующих транспортных инфраструктур, и порядок распределения доходов от совместной деятельности участников договора.*

**Выводы:**

1) Наряду с владельцами транспортных инфраструктур, являющихся операторами отдельных объектов инфраструктуры, может действовать главный оператор, обеспечивающий организацию совместной деятельности операторов и обеспечение непрерывности технологического процесса, оказание соответствующих услуг в транспортном пассажирском узле (морском порту, аэропорту, речном вокзале, автовокзале и т.п.).

Доказана невозможность применения в данном случае конструкции договора о возложении обязанностей исполнителя на третье лицо, поскольку заключается два самостоятельных договора: между главным оператором аэропорта и оператором; между оператором и авиаперевозчиком.

2) По договору об организации взаимодействия при управлении пассажирскими вагонами по обезличенной технологии на систематической основе владельцы транспортных инфраструктур и операторы железнодорожного подвижного состава определяют порядок организации управления единым обезличенным парком пассажирских вагонов и использования его для перевозок по территории соответствующих транспортных инфраструктур, и порядок распределения доходов от совместной деятельности участников договора.

## **Заключение**

Проведенное исследование показало, что договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг в настоящее время производится явно фрагментарно и бессистемно. Причинами такого положения дел является отождествление договоров о совместной деятельности и договоров простого товарищества, отсутствие научного обоснования правовой природы договоров о совместной деятельности, как разновидности организационных договоров, использование устаревших договорных конструкций, которые уже не в полной мере соответствуют требованиям участников рынка транспортных услуг.

В работе предпринята попытка устранения неопределенности в использовании транспортной терминологии. Доказано, что транспортный процесс включает в себя перевозочный процесс и процесс транспортировки. Научно обоснованы понятия «самоходное транспортное средство», «несамоходное транспортное средство» «транспортная услуга», «исполнитель транспортных услуг». Выявлены такие потребители транспортных услуг, оказываемых при перевозке пассажиров, как пассажир и перевозчик. Также выявлены четыре группы транспортных услуг.

Доказана необходимость совершенствования юридической конструкции договора перевозки пассажира с учетом появления законодательства о внеуличном транспорте и возможности применения специальной договорной конструкции в пользу третьего лица. В частности, она дополнена обязанностью перевозчика соблюдать требования безопасности при перевозках пассажиров метрополитеном и монорельсовым транспортом. В то же время, обоснована нецелесообразность оформления обязательства по перевозке багажа в отдельный гражданско-правовой договор.

Поскольку совместная деятельность является организационной, а организационная деятельность – совместной, сделан вывод о том, что все

организационные договоры являются договорами о совместной деятельности.

Системный взгляд на договоры о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров позволил на основе принципа единства и дифференциации выявить признаки данных договоров, позволяющих объединить их в единую общность и классифицировать на верхнем уровне системной иерархии по признаку конечного потребителя транспортных услуг. Единство выявленных двух подсистем основывается, прежде всего, на организационном характере правоотношений, возникающих из исследуемых договоров о совместной деятельности, на их многостороннем (общецелевом) характере.

Выработана методика интегрированного подхода к совершенствованию системы договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг при перевозках пассажиров с учетом известных и признанных цивилистикой видов перевозок пассажиров: регулярная перевозка; фрахтование; перевозка в прямом смешанном сообщении. Должна быть устранена фрагментарность действующего законодательства в данной сфере договорного регулирования еще и путем унификации законодательства на различных видах транспорта. Такие варианты предложены в работе.

Для определения правовой природы соглашения о бронировании пассажирских мест впервые сформулировано комплексное научное представление о гражданско-правовом договоре бронирования, который находит применение не только в сфере перевозок пассажиров, но и в сфере гостиничных, туристических, театральных и иных услуг. Доказано, что ни к одной из известных гражданскому праву договорных конструкций соглашение о бронировании не может быть сведено, является самостоятельным договорным обязательством, порождающим субъективные права и обязанности, и не порождающее вторичных прав. Организационный характер данного договора обусловлен его

направленностью на организацию исполнения обязанности перевозчика предоставить конкретное место пассажиру.

Сделанные выводы относительно правовой природы соглашения о бронировании пассажирских мест позволило доказать, что договор код-шеринга с условием блокирования мест является договором о совместной деятельности перевозчиков и может быть отнесен к категории рамочных. Договор код-шеринга соотносится с соглашением о бронировании, как организационный договор с организуемым.

Другими видами рамочных организационных договоров, опосредующих совместную деятельность перевозчиков признаны соглашения об организации перевозок пассажиров в прямом смешанном сообщении и узловые соглашения. Последние могут организовывать договоры о пересадке трансферных пассажиров, авторское определение которых научно обосновано в процессе работы над диссертацией.

Сделан ряд предложений, связанных с договорным регулированием совместной деятельности исполнителей транспортных услуг с участием ОСП. Выявленная при этом структура договорных связей позволила сформулировать предложения по совершенствованию законодательства о прямых смешанных перевозках пассажиров.

Дана правовая оценка договору о совместной деятельности владельцев транспортных инфраструктур, в том числе и в тех случаях, когда участником отношений является главный оператор. Доказано, что он является организационным гражданско-правовым договором, который может быть, как рамочным, так и не рамочным. Однако он не может быть публичным.

Смоделированы новые договорные конструкции, которые необходимы для того, чтобы система договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг не содержала в себе мертвых элементов и «белых пятен» в виде недостающих элементов для выполнения системой ее интегративной функции. Доказана перспективность и прогностические возможности применения таких конструкций в будущем.

## Список нормативных правовых актов, материалов судебной практики и специальной литературы

### 1. Международные договоры

1. Конвенция от 12 октября 1929 г. для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (с изменениями, внесенными Протоколом от 28 сентября 1955 г., Конвенцией от 18 сентября 1961 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами, Вып. VIII, - М., 1935, С. 326 – 339.
2. Конвенция о международной гражданской авиации в г. Чикаго 07.12.1944 // СПС Консультант-Плюс.
3. Конвенция дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору от 18 сентября 1961 г. // Ведомости ВС СССР. 15.02.1984. № 7, ст. 113.
4. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // Собрание законодательства РФ. № 37. 11.09.2017

### 2. Нормативные акты Российской Федерации

5. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 07.08.2000. № 32. Ст. 3340
6. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 12.11.2007. № 46. Ст. 5555
7. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 13.01.2003. № 2. Ст. 170

8. Федеральный закон от 19.07.2018 № 199-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 23.07.2018. № 30. Ст. 4534.
9. Федеральный закон от 29.12.2017 № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 01.01.2018. № 1 (Часть I). Ст. 26.
10. Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2015. № 29 (ч. I). Ст. 4346.
11. Федеральный закон от 03.11.2015 № 307-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с укреплением платежной дисциплины потребителей энергетических ресурсов» // Собрание законодательства РФ. 09.11.2015. № 45. Ст. 6208.
12. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте» // Собрание законодательства РФ. 13.01.2003. № 2. Ст. 169.
13. Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 12.11.2007. № 46. Ст. 5557.
14. Федеральный закон от 8 февраля 1998 г. № 14-ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью» //
15. Федеральный закон от 26.02.1997 № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 1997. № 9. Ст. 1014.



16. Федеральный закон от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» //
17. Постановление Правительства РФ от 09.10.2015 № 1085 «Об утверждении Правил предоставления гостиничных услуг в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 19.10.2015. № 42. Ст. 5796.
18. Постановление Правительства РФ от 25.07.2013 № 626 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» // Собрание законодательства РФ. 05.08.2013. № 31. Ст. 4222.
19. Постановление Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» // Собрание законодательства РФ. 24.11.2003. № 47. Ст. 4552.
20. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.
21. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р Об утверждении Транспортной стратегия Российской Федерации // Собрание законодательства РФ. 15.12.2008. № 50. Ст. 5977, Собрание законодательства РФ. 29.12.2008. № 52 (ч. 2).
22. Приказ Минтранса России от 06.11.2015 № 329 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов пассажирских вагонов, вокзалов, поездов дальнего следования и предоставляемых услуг на вокзалах и в поездах дальнего следования» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>. 14.12.2015.

23. Приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» // Российская газета. № 172. 01.08.2014.
24. Приказ Минтранса России от 21.12.2010 № 286 (ред. от 01.09.2016) «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. № 12. 21.03.2011.
25. Приказ Минтранса России от 05.08.2008 № 120 «Об утверждении форм перевозочных документов на перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа, используемых при оказании услуг населению железнодорожным транспортом» // Российская газета. № 190. 10.09.2008.
26. Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Российская газета. №225 от 10.10.2007.
27. Распоряжение ОАО «РЖД» от 24.01.2017 № 130р «Об утверждении Правил допуска впервые выпускаемого в обращение и эксплуатацию железнодорожного подвижного состава на инфраструктуру ОАО «РЖД» // СПС Консультант Плюс.
28. Приказ ФАС России от 19.11.2019 № 1533/19 «Об изменении государственного регулирования на услуги в аэропорту Пулково, оказываемые ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (п.2.2) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 19.12.2019.
29. Приказ Минтранса России от 26.02.2018 № 69 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по установлению сроков ввода в действие графика движения

- пассажирских поездов на железнодорожном транспорте» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 29.03.2018.
30. Приказ ФСТ России от 18.12.2012 № 402-т/8 «Об утверждении тарифов на услуги в аэропортах, оказываемые ООО «Базовый Авиатопливный Оператор» // Российская газета. № 33, 15.02.2013.
31. Приказ Минтранса России от 16.07.2012 № 236 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по организации и проведению в установленном порядке обязательной сертификации аэропортов и ведению Государственного реестра аэропортов Российской Федерации».
32. Приказ Минтранса РФ от 24.02.2011 № 63 «Об утверждении Методики расчета технической возможности аэропортов и Порядка применения Методики расчета технической возможности аэропортов».
33. Приказ Минтранса России от 25.11.2011 № 293 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации» (п.3.3.12) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. № 7. 13.02.2012;
34. Приказ Минтранса России от 25.09.2008 № 155 «Об утверждении Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. № 50. 2008.
35. Приказ Минтранса России от 08.11.2006 № 134 «Об установлении формы электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации» // Российская газета. № 22. 02.02.2007.

36. Постановление Госстандарта России от 25.12.1996 № 703 «О принятии и введении в действие государственного стандарта» // СПС Консультант-Плюс.
37. Распоряжение ОАО «РЖД» от 31.12.2014 № 3248р «Об утверждении Регламента организации и осуществления профилактики пожаров на стационарных объектах и железнодорожном подвижном составе ОАО «РЖД» // СПС Консультант Плюс.
38. Распоряжение ОАО «РЖД» от 31.12.2015 № 3200р «Об утверждении и вводе в действие технологии оказания услуги по согласованному с ОАО «РЖД» нахождению порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса)» // СПС Консультант Плюс.
39. Распоряжение ОАО «РЖД» от 22.09.2016 № 1945р «Об утверждении Единых требований к формированию транспортно-пересадочных узлов и транспортно-пересадочных комплексов на сети железных дорог ОАО «РЖД» // Информационно-справочная система «Консультант-Плюс».
40. Распоряжение Министерства транспорта РФ от 29.08.2001 г. № НА 334-р «Об объявлении стандарта отрасли ОСТ, 78-2001 «Перевозочные документы строгой отчетности на воздушном транспорте. Требования и порядок их регистрации».
41. Информационное письмо Банка России от 23.01.2019 № ИН-014-12/2 «По вопросу применения понятия «транспортные организации» в сфере железнодорожного транспорта в целях Федерального закона от 10.12.2003 № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле» // Вестник Банка России. № 6. 31.01.2019.

### **3. Нормативные акты иностранных государств и комментарии к ним**

42. Гражданский кодекс Квебека. М.: Статут, 1999. С. 228.
43. Лившиц Н.Э. Гражданский кодекс Республики Казахстан: Комментарии. СПб.: Юридцентр-пресс, 2002. С 322.

44. Companies Act, 2006; Gower's Principles of Modern Company Law. London: Sweet & Maxwell Ltd, 1997. P. 13, 81.

45. Palandt Kommentar zum BGB. 67. Aufl. C.H. Beck, 2008. S. 542.

#### **4. Нормативные акты, утратившие силу, и проекты нормативных актов**

46. Гражданское уложение: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского уложения. Т. 2 / под ред. И. М. Тютрюмова. СПб., 1910. С. 556—557.

47. Кодификация российского гражданского права: Свод законов гражданских Российской Империи, Проект Гражданского уложения Российской Империи, Гражданский кодекс РСФСР 1922 года, Гражданский кодекс РСФСР 1964 года. Екатеринбург: Издательство института частного права, 2003. 928 с.

48. Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик (утв. ВС СССР 31.05.1991 № 2211-1) // Ведомости СНД и ВС СССР. 26.06.1991. №26, ст. 733 (утратил силу)

49. Гражданский кодекс РСФСР, (утв. ВС РСФСР 11.06.1964) // Ведомости ВС РСФСР. 1964. № 24. Ст. 407.

50. Конвенция о прямом пассажирском и товарном сообщении между железными дорогами 3-й группы: извлечение правил, касающихся пассажиров и грузоотправителей. М.: Типография «Каарсберг и Ко», 1875. С. 62-64.

51. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание третье. Том V. 1885. От № 2443 – 3435 и Дополнения. Санкт-Петербург. 1887. ст. 3055 – с. 311.;

52. Проект Федерального закона «Об особенностях совместной деятельности в сфере недропользования и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (подготовлен Минприроды России, не внесен в Государственную

Думу, текст по состоянию на 21 декабря 2016 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

53. Протокол №1 Частного Съезда представителей железных дорог и пароходных обществ по делам Московско-Рижско-Либавско и Варшавско-Волжско-Каспийских прямых через Царицин и Саратов сообщений от 12 и 13 ноября 1891 года. С-Петербург, 1891. С. 1.
54. Сборникъ тарифовъ. 1 декабря 1980 г. №171.
55. Устав железных дорог Союза ССР, утвержденный Постановлением Совмина СССР от 06.04.1964 № 270 // Свод законов СССР. Т. 8. С. 57.
56. Циркуляр Департамента железнодорожных дел Министерства Финансов от 18 апреля 1889 г., № 482. О доставлении в Департамент железнодорожных дел действующих на дорогах и заключенных до 20 марта с. г. соглашений по предмету тарифов и направления перевозок грузов и пассажиров. / Чернышевский М.Н. Свод тарифных узаконений и циркуляров департамента железнодорожных дел Министерства Финансов 1889 – 1891 гг. Издание неофициальное, разрешенное Департаментом железнодорожных дел. С.-Петербург. Типография Кн. В.П. Мещерского. 1891. – с. 116.

## **5. Правоприменительная практика**

57. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22 ноября 2016 г. № 54 «О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации об обязательствах и их исполнении» // СПС Консультант Плюс;
58. Постановление Верховного Суда РФ от 24.10.2016 № 303-АД16-10144 по делу № А37-1433/2015 // СПС Консультант Плюс.
59. Решение Верховного Суда Российской Федерации по делу от 29.05.2007 № ГКПИ07-223 «Об оставлении без удовлетворения заявления о признании недействующим пункта 3.6 Правил международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов,

- утв. МГА СССР 03.01.1986 1/и») // Информационно-справочная система Консультант Плюс.
- 60.Постановление Президиума ВАС РФ от 22.05.2007 г. №14691/06 // Вестник ВАС РФ. 2007.№8. С. 144.
- 61.Постановление Президиума ВАС РФ от 09.01.2002 № 2715/01 // СПС Консультант Плюс.
- 62.Определение Верховного Суда РФ от 03.06.2020 № 309-ЭС20-7394 по делу № А60-40759/2019 // СПС Консультант-Плюс.
- 63.Определение Верховного Суда РФ от 02.11.2018 № 308-ЭС18-17080 по делу № А32-41458/2015 // СПС Консультант Плюс.
- 64.Определение Верховного Суда РФ от 11.01.2016 по делу № 310-ЭС15-17154, А35-7058/2014 // СПС Консультант Плюс. Судебная практика.
- 65.Определение Верховного Суда РФ от 13.05.2015 № 305-ЭС15-4668 по делу № А40-159380/12 // СПС Консультант-Плюс.
- 66.Определение Верховного Суда РФ от 14 августа 2014 г. по делу № 309-ЭС14-217, А60-26172/2013.
- 67.Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 30.07.2015 по делу № 305-КГ15-3206, А40-140893/2013 // СПС Консультант-Плюс
- 68.Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 20 августа 2013 г. № ВАС-8174/13 по делу № А70-3394/2012;
- 69.Решение Арбитражного суда Новосибирской области от 13 июля 2018 г. по делу № А45-15667/2018 // Официальный сайт Федеральных арбитражных судов РФ [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://ras.arbitr.ru>
- 70.Решение Арбитражного суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 5 апреля 2018 г.по делу № А75-13061/2017 // Официальный сайт Федеральных арбитражных судов РФ [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://ras.arbitr.ru>

- 71.Решение Арбитражного суда Республики Саха (Якутия) от 9 июля 2018 г. по делу А58-4241/2018 // Официальный сайт Федеральных арбитражных судов РФ [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://ras.arbitr.ru>
- 72.Постановление Одиннадцатого Арбитражного апелляционного Суда от 6 июля 2018 г. по делу № А65-6177/2018 // СПС Консультант Плюс
- 73.Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 29.04.2016 № Ф06-24048/2015 по делу № А65-3264/2014 // СПС КонсультантПлюс: Путеводитель по судебной практике.
- 74.Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 9 декабря 2014 г. № Ф01-4991/2014 по делу № А43-17526/2013 // СПС КонсультантПлюс.
- 75.Постановление ФАС Московского округа от 15.08.2014 г. по делу № А40-125605/13 // СПС Консультант Плюс
- 76.Постановление ФАС Центрального округа от 12.02.2014 по делу № А14-2497/2013 // СПС Консультант Плюс.
- 77.Постановление ФАС Московского округа от 27.12.2006 г. по делу № КА-А40/12707-06-П // СПС Консультант Плюс.
- 78.Постановление ФАС Северо-Кавказского округа от 24 февраля 2005 г. № Ф08-284/2005 // Архив ФАС Северо-Кавказского округа.

## **6. Монографии**

- 79.Александров-Дольник М.К., Лучаннский Ф.М. Грузовые перевозки разными видами транспорта. – М.: Юридическая литература, 1971. С. 271.
- 80.Алексеев С.С. Восхождение к праву: поиски и решения. М., 2001.
- 81.Алексеев С.С. Право на пороге третьего тысячелетия. Некоторые тенденции мирового развития – надежда и драма современной эпохи. С. 40.



- 82.Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: монография. Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2014. С. 7.
- 83.Антология уральской цивилистики, 1935 - 1989 гг.: Сборник статей. М.: Статут, 2001. С. 98.
- 84.Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга 3: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. М.: «Статут», 2002. С.203.
- 85.Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 2-у изд., испр. М., 2003. Статут. С. 7.
- 86.Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга пятая. В 2-х томах. Т.1. Договоры о займе, банковском кредите и факторинге. Договоры, направленные на создание коллективных образований. М.: Статут, 2006. С. 594.
- 87.Брагинский М.И. Договоры, направленные на создание коллективных образований. М. 2004, С. 11
- 88.Витрянский В.В. Реформа российского гражданского законодательства: промежуточные итоги. М.: Статут, 2016.
- 89.Гражданское право: Актуальные проблемы теории и практики / под общ. Ред. В.А. Белова. – М.: Юрайт-Издат, 2008. 993 с.
- 90.Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография. Москва: Юстиция, 2016. 310 с.
- 91.Гречуха В.Н. Транспортное право: Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: Монография. М.: Юстиция, 2016.
- 92.Дозорцев В.А. Творческий результат. Система правообладателей. Интеллектуальные права. М., 2003. С. 311.
- 93.Ефимова Л.Г. Договоры банковского вклада и банковского счета: Монография. М.: Проспект, 2018 // КонсультантПлюс.

94. Жилин Д.М. Теория систем: Опыт построения курса. М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2016. С. 52.
95. Змирлов К.П. Общий устав Российских железных дорог изд. 1906 г. и обнародованные по март 1911 года в изменение, дополнение и развитие его узаконения и правила с законодательными мотивами, на которых основан Устав, разъяснениями Правительствующего Сената и замечаниями составителя. С.-Петербург. Издание Юридического книжного склада «ПРАВО». 1911. – с. 51.
96. Иеринг Р. Юридическая техника. М., 2008. С. 68.
97. Иоффе О.С. Избранные труды: в 4 т. Т. III. Обязательственное право. СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс». 837 с.
98. Казанцев М.Ф. Договорное регулирование. Цивилистическая концепция. Екатеринбург: УрО РАН, 2005. С. 19 - 20.
99. Керимов Д.А. Методология права: Предмет, функции, проблемы философии права. – 4-е изд. М.: Изд-во СГУ, 2008. С. 236.
100. Канновский П.В. Организация и планирование автомобильных перевозок. М.: Изд-во МКХ РСФСР, 1954. С. 300.
101. Кикель, П.В., Сороко, Э.М. Краткий энциклопедический словарь философских терминов / П.В. Кикель, Э.М. Сороко. – 2-е изд. – Минск : БГПУ, 2008. 266 с.
102. Лимонов, Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. 2-е изд., перераб. и доп. СПб.: Информационный центр «Выбор». – С.59.
103. Маковский, А.Л. Международное частное морское право (понятие и источники) / Государственный проектно-конструкторский и научно-исследовательский институт морского транспорта Союзморниипроект. М.: Транспорт, 1974. С. 6.
104. Малинский Д.А., Петров Д.А. Правовое регулирование отношений по организации регулярных перевозок: монография. – СПб.: Комитет по транспорту. Администрация Санкт-Петербурга, 2017. 228 с.

105. Малько А.В., Шундикова К.В. Цели и средства в праве и правовой политике: Монография. Саратов: Изд-во Саратовской государственной академии права, 2003. С. 67.
106. Маркс К. Капитал. Т.2. , М., С. 19.
107. Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. М.: Норма, 2011. 352 с.
108. Никитинский В.И. Эффективность норм трудового права. М., 1971. С. 78.
109. Нолькен А.М. Договор в пользу третьих лиц. Опыт теоретического исследования по гражданскому исследованию по гражданскому праву. СПб., 1885. С.9.
110. Петрухин М.В. Договор участия в долевом строительстве объектов недвижимости: проблемы правового регулирования / М.В. Петрухин. М.: Инфотропик Медиа, 2012. С. 47.
111. Плавтов Н. Очерки русского железнодорожного права. Харьков, 1902. С. 1 - 6.
112. Подузова Е.Б. Договор простого товарищества как форма организации и ведения совместной деятельности: проблемы теории и практики. С. 80.
113. Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. 4-е изд., испр. М.: Статут, 2003. 351 с.
114. Право и экономическая деятельность: современные вызовы: монография / Е.Г. Азарова, А.А. Аюрова, М.К. Белобабченко и др.; отв. ред. А.В. Габов. М.: ИЗиСП, Статут, 2015. 400 с.
115. Пугинский Б.И. Гражданско-правовые средства в хозяйственных отношениях. М., 1984. С. 87.
116. Родионова О.М. Механизм гражданско-правового регулирования в контексте современного частного права. М.: Статут, 2013.
117. Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России. 2-е изд. М.: Норма; ИНФРА-М, 2015. С. 478.

118. Савельев А.Б. Договор простого товарищества в российском гражданском праве. С. 283.
119. Савельев А.Б. Договор простого товарищества // Актуальные проблемы гражданского права / под ред. М.И. Брагинского, М., 1998. С. 284.
120. Ситников, С.Л. Гражданско-правовое регулирование транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов: актуальные проблемы. М.: Юстицинформ, 2012. 184 с.
121. Тальчиков С.А. Договор простого товарищества в гражданском праве России: исторические традиции и современность: монография. Москва: Проспект, 2015. 184 с.
122. Ходунов М.Е. Правовые вопросы перевозок прямого сообщения. М., 1960. С. 32 - 33.
123. Юм Д. Соч. в 2 т. Т. 1. М., 1966. 733 с.
124. Anson Sir William Reynell, Beatson Sir Jack, Burrows Andrew, Cartwright John. Law of Contract. 29th edition. Oxford University Press, 2010. P. 631.
125. Elliott C., Quinn F. Contract Law. Pearson Education Limited, 2011. P. 270.
126. Mc Kendrick Ewan. Contract law. New York: Palgrave Macmillan, 2013.

## **7. Учебники, учебные и учебно-методические пособия**

127. Барон Ю. Система римского гражданского права. Выпуск первый. Книга I. Общая часть. С. 218.
128. Безбах В.В. Гражданское и торговое право зарубежных стран. М.: 2004. С.115.
129. Белов В.А. Гражданское право. Т. 1. Общая часть. Введение в гражданское право. Учебник. 2-е издание, переработанное и дополненное. М., 2008. 622 С.

130. Белов В.А. Гражданское право: Учебник. Общая часть. М., 2011. Т. 2: Лица, блага, факты. С. 686.
131. Белов, В.А. Гражданское право. Общая и Особенная части: учебник. М.: ЮрИнфор., 2003. С.324.
132. Валуев С.А., Игнатъева А.В. Организационный менеджмент. Учебное пособие. – М.: 1993. 168 с.
133. Волкова В.Н., Денисов А.А. Основы теории систем и системного анализа: Учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «системный анализ и управление». Изд. 2-е перераб. и доп. СПб: Изд-во СПбГТУ, 2001. С. 25.
134. Гражданское право: курс лекций / А. А. Молчанов. - М.: Эксмо, 2010. 574 с.
135. Гражданское право: учеб. В 3 т. Т1. / Е.Н. Абрамова, Н.Н. Аверченко, Ю.В. Байгушева [и др.]; под ред. А.П. Сергеева. – М.: РГ-Пресс, 2010. 1008 с.
136. Гражданское право: учебник: в 3 т. Т.2 / Е.Н. Абрамова, Н.Н. Аверченко, К.М. Арсланов [и др.]; под ред. А.П. Сергеева. М: РГ-Пресс, 2011. С. 537.
137. Гражданское право: Учебник Т. 1 / Под ред. М.М. Агаркова, Д.М. Генкина. М., 1944. С. 220.
138. Гражданское право. Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. М., 1997. С. 407.
139. Гражданское право: учебник: в 3-х т. Т. 2. / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. 4-е изд. перераб. и доп. М.: ООО «ТК Велби», 2003. С. 632.
140. Гражданское право: В 4 т. Том 4: Обязательственное право / отв. ред. Е.А. Суханов. - С.87;
141. Гражданское право. Т. 2. Полутом II / Под ред. Е.А. Суханова. М., 2000. С. 300.

142. Гречуха В.Н. Транспортное право: учебное пособие. Ч.1. М.: МГИУ, 2002. С. 214.
143. Гуляев А.П. Русское гражданское право. Обзор действующего законодательства, кассационной практики Правительствующего Сената и проекта гражданского уложения: Пособие к лекциям 3-е изд, доп. СПб., 1912. С. 238.
144. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник. 2-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2004. 736 с.
145. Иоффе О.С. Обязательственное право М., 1975. С. 769
146. Коркунов Н.М. Лекции по общей теории права. Спб., 1898. С. 348.
147. Морозов С.Ю. Транспортное право: Учебное пособие. Волтерс Клувер, 2010. С. 206 - 207.
148. Петерский И.С. Сделки и договоры. М., 1929. С. 8.
149. Победоносцев К.П. Курс гражданского права. Часть третья: Договоры и обязательства. М., 1881. С. 500 - 501.
150. Пугинский, Б.И. Коммерческое право. С.288.
151. Российское гражданское право. Учебник в 2-х томах. Т. II. / Под ред. Е.А. Суханова. М.: Статут, 2014. С. 1041.
152. Слепакова А.В. Семейное право: курс лекций. М., 2005.
153. Советское гражданское право. Часть II. Издание третье. / Отв. ред. В.А. Рясенцев. М.: Юридическая литература, 1987. С. 364.
154. Советское гражданское право. Т. II. Изд. Третье / под ред. О.А. Красавчикова. М.: Высшая школа, 1985. С. 344.
155. Тарасов М.А. Транспортное право. Ростов: Издательство Ростовского университета, 1968. С.210.
156. Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. М.: Юридический институт МИИТа, 2017. 259 с.
157. Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М.: Юридическая литература, 1966. С. 177;

158. Шиткина И.С. Холдинги: правовое регулирование и корпоративное управление: научно-практ. Издание / И.С. Шиткина. М.: Волтерс Клувер, 2006. 648 с.
159. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. СПб., 1908. Т.1. С. 278, 388.
160. Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права (по изданию 1907 г.). М., 1995. С. 313.

#### **8. Статьи, опубликованные в периодических и научных изданиях**

161. Алексеев С.С. Правовые средства: постановка проблемы, понятия, классификация // Сов. гос-во и право. 1987. № 6. С. 15.
162. Ананьева А.А. Договор оперативного управления перевозками с участием оператора железнодорожных путей сообщения // Вестник ВГУ. Серия: Право. №2 (25). 2016. С. 121-132.
163. Андреев В.К. Вопросы ответственности третьих лиц с позиции теории представительства // актуальные проблемы государства и права: Проблемы субъективных прав. Межвузовский сборник научных трудов. Вып. 280. Краснодар: Изд-во Кубан. Ун-та, 1979. С. 34-47.
164. Андреев С.В. Договорное регулирование деятельности оператора железнодорожного подвижного состава // Гражданское право. 2016. № 6. С. 38 - 42.
165. Архипов Б.П. Предприятие как предмет общей собственности супругов // Законодательство (право для бизнеса). 2005. №10. С. 24-34.
166. Бажина М.А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве // Транспортное право. 2017. №1. С. 10 - 13.
167. Бару М.И. Понятие и содержание возмездности и безвозмездности в советском гражданском праве // Учен. Зап. Харьков. Юрид. ин-та. Харьков, 1959. Вып. 13. С. 37 и след., 40-41.
168. Бахрах Д.Н. Правовые льготы // Справедливость и право. Свердловск: СЮИ, 1989. С. 77

169. Белов В.А. К вопросу о соотношении понятий обязательства и договора // Вестник гражданского права. 2007. № 4. С. 32;
170. Борзова А.С., Железная А.П. Анализ состояния инфраструктуры аэропортов Московского авиационного узла // Научный вестник НГТУ ГА. №197. 2003. С. 107.
171. Брызгалин А.В. Договоров о совместной деятельности // Право и экономика. 1994. № 11 - 12. С. 5.
172. Бутакова Н.А. Роль и значение договора в регулировании отношений мультимодальной перевозки // Гражданское право. 2014. № 1. С. 30 - 33. С. 32.
173. Бянкина А.М. К вопросу о классификации договора перевозки грузов автомобильным транспортом // Право и экономика. 2011. № 10. С. С. 54. С. 49 - 54.
174. Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности (лекция в рамках учебного курса «Предпринимательское право») // Предпринимательское право. Приложение «Бизнес и право в России и за рубежом». 2012. № 3. С. 2 - 24.
175. Василевская Л.Ю. Правовая природа соглашения об отступном: проблемы определения и толкования // Закон. 2009. № 3. С. 161 - 169.
176. Витрянский, В.В. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении // Хозяйство и право. 2001. № 6. С.39.
177. Витрянский В.В. Некоторые аспекты учения о гражданско-правовом договоре в условиях реформирования гражданского законодательства // Проблемы развития частного права: Сборник статей к юбилею Владимира Саурсевича Ема. М.: Статут, 2011. С. 288-336
178. Витрянский В.В. Реформа российского гражданского законодательства: промежуточные итоги (2-е издание, исправленное и дополненное. М.: Статут, 2018 // КонсультантПлюс.



179. Глушкова Е.А. К вопросу о правовой природе преимущественных гражданских прав как субъективных прав // Актуальные проблемы российского права. 2015. № 7. С. 83.
180. Глушкова Е.А. К вопросу об отличительных особенностях преимущественных прав // Актуальные проблемы российского права. 2015. № 6. С. 120.
181. Глушкова Е.А. Преимущественное гражданское право и правовая льгота: проблемы соотношения // Современное право. 2016. № 11. С. 22 - 26.
182. Горяинова Л.В. Инфраструктурные услуги в концепции опекаемых благ // Теория и практика общественного развития. 2015. № 6.
183. Гришаев С.П. Инвестиционные товарищества. Новое в законодательстве о договоре простого товарищества // СПС Консультант Плюс.
184. Гуц А.В., Дунаев О.Н. Рынок пассажирских перевозок: пути организации мультимодальных перевозок // Транспорт Российской Федерации. №1 (80). 2019. С. 26.
185. Денисевич Е.М. Односторонние сделки, направленные на прекращение гражданских правоотношений // Цивилистические записки: Межвуз. сб. научн. тр. Вып. 2. М., 2002. С. 142.
186. Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. № 8. С. 3 - 8.
187. Дмитриева А.Б., Илюхина С.С. Особенности уплаты налога на добавленную стоимость при международных перевозках // Налоги. 2016. № 1. С. 23 - 26.
188. Егоров А.В. Структура обязательственного отношения: наработки германской доктрины и их применимость в России // Вестник гражданского права. 2011. № 3. С. 241 - 274.

189. Елисеев Б.П. Воздушные перевозки: законодательство, комментарии, судебная практика, образцы документов // СПС КонсультантПлюс. 2012.
190. Иванова Т.Н. Проблемы заключения договора морской перевозки грузов в линейном сообщении в Российской Федерации // Право и экономика. 2014. № 5. С. 63 - 68.
191. Ильина О.Ю. Современная российская семья как договор простого товарищества // Семейное и жилищное право. 2019. № 1. С. 14 - 17.
192. Каминка А.И. Договор товарищества // Право. 1908. №12. С. 677.
193. Карапетов А.Г. Расторжение нарушенного договора в российском и зарубежном праве. М.: «Статут», 2007. КонсультантПлюс.
194. Карпеев О.В. Понятие перевозки в прямом смешанном сообщении как вида деятельности // Юридический мир. 2012. № 6. С. 26. С. 23 - 28.
195. Карпеев О.В. Правовые средства самоорганизации прямого смешанного сообщения в России (XIX – начало XX века): Монография / О.В. Карпеев. – Ульяновск: УлГУ, 2017. С. 35 (140 с).
196. Карпеев О.В. Узловое соглашение на современном этапе развития правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении // Юридический мир. 2012. № 7. С. 31 - 34.
197. Кархалев Д.Н. Защита гражданских прав в транспортных отношениях // Вестник арбитражной практики. 2016. № 3. С. 34 - 39.
198. Кинев А.Ю. Борьба с картелями и другими антиконкурентными соглашениями. Лучшие практики 2013. (Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2014) // КонсультантПлюс
199. Кмить С.А. О квалификации договора «код-шеринг» на условиях блокирования мест. М.: «КОНТРАКТ», 2015 // КонсультантПлюс.
200. Красавчиков О.А. Сущность юридического лица // Сов. Государство и право. 1976. №1. С. 53.

201. Колиева А.Э. Договор простого товарищества в деятельности крестьянских (фермерских) хозяйств и иных сельскохозяйственных производителей // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса., 2019, февраль №1(46). С. 370.
202. Колоскова А.В. Договор перевозки пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении: пробелы законодательства // Законы России: опыт, анализ, практика. 2016. № 7. С. 94 - 99.
203. Костюков А.Н. Муниципально-правовые конструкции // Конституционное и муниципальное право. 2002. №4. С.4.
204. Кудрявцев В.Н. Транспорт Российской Федерации. №3 (34). 2011. С.28.
205. Лозовская С.И. Особенности перевозки пассажиров и багажа // Закон. 2003. №7. С. 52.
206. Метелкина П.В. Роль государства в развитии инфраструктуры. Инфраструктурная услуга, как драйвер экономического роста // Форум. Серия: гуманитарные и экономические науки. №3. 2018. С. 295-297.
207. Микрюков В., Микрюкова Г. Договоры пассажирских перевозок // Хозяйство и право. 2012. №2 (41). С. 33.
208. Мосашвили В.В. Порядок и условия международной воздушной перевозки багажа пассажира // Юридический мир. 2007. №12. С. 19.
209. Мостовая Н.А. Понятие и существенные условия договора между владельцами транспортных инфраструктур // Транспортное право. 2019. № 2. С. 9. С. 7 - 10.
210. Морозов С.Ю. К вопросу о возможности договорного регулирования организации перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении // Гражданское право. 2011. № 4. С. 36. С. 35 - 38.
211. Нам К. Простое товарищество // СПС Консультант Плюс.
212. Овчинников С.Н. Юридическая конструкция в таможенном праве // Правоведение. 2008. №4. С. 125.

213. Ордушевская О.Е., Бажина М.А. Правовое регулирование «овербукинга» при воздушных перевозках пассажиров в Российской Федерации //
214. Петров Д.А. Соглашения о совместной деятельности как правовая форма конгломератной экономической концентрации // Конкурентное право. 2016. № 2. С. 28 - 32.
215. Подузова Е.Б. Договор простого товарищества как форма организации и ведения совместной деятельности: проблемы теории и практики // Актуальные проблемы российского права. 2017. № 10. С. 83
216. Подузова Е.Б. Квалификация соглашений в предпринимательской деятельности: проблемы и противоречия // Гражданское право. 2017. № 1. С. 27-28;
217. Попкова Л.А. Договор синдицированного кредита: правовая природа и содержание // Законы России: опыт, анализ, практика. 2016. № 2. С. 69 - 74.
218. Право и экономическая деятельность: современные вызовы: Монография. Отв. ред. А.В. Габов. М.: «ИЗиСП», «Статут», 2015 // КонсультантПлюс.
219. Романец Ю.В. Договор простого товарищества и подобные ему договоры (вопросы теории и судебной практики) // Вестник ВАС РФ. № 12. 1999. С. 7.
220. Романова А.С. Понятие мультимодальной перевозки груза: сравнительно-правовой аспект // История государства и права. 2007. № 22.
221. Скловский К., Смирнова М. Институт преимущественной покупки в российском и зарубежном праве // Хозяйство и право. 2003. № 11. С. 103 - 104.
222. Скловский К.И. Продюсерский договор и простое товарищество // Закон. №11. 2007. С. 197.

223. Сорокина Ю.В., Малиновская В.В. Юридическая конструкция как результат правовой интерпретации // Юридическая техника. 2013. №7. (ч.2). Соч. С. 724.
224. Ткаченко Е.В. О месте договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в системе обязательств гражданского права // Транспортное право. 2007. № 3. С. 30-34.
225. Трофимов С.В. Правовые механизмы формирования цен и тарифов на осуществление перевозок пассажиров и грузов воздушными судами гражданской авиации // Транспортное право. 2016. № 3. С. 21 - 26.
226. Федотова Д.С. Договор перевозки пассажира внеуличным транспортом // Транспортное право. 2018. № 3. С. 11 - 14.
227. Хаскельберг, Б.Л. Правовое положение транспортных организаций при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении // Проблемы советского государства и права: межвузовский тематический сборник. Иркутск, 1972. №1- 2, С.126.
228. Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства // Закон. 2012. N 10. С. 64 - 65.
229. Хизов В.Е. Недопустимость злоупотребления правом как теоретическая конструкция // Юрист. 2013. №5. С. 41.
230. Хусаинов Ф.И. Экономические проблемы управления вагонными парками // Экономика железных дорог. 2010. №11. С. 63-77.
231. Черданцев А.Ф. Юридические конструкции их роль в науке и практике // Правоведение. 1972. №3. С. 12.
232. Шешенин Е.Д. О некоторых правовых вопросах проведения экономической реформы на железнодорожном транспорте // Материалы теоретической конференции, посвященной 50-летию Советской власти. Свердловск, 1968. С. 111.

233. Якушев В. Общие тенденции развития современного права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. 1996. № 9. С. 67.
234. Joyce McLaughlin. Overbooking and Denied Boarding: Legal Response in the Last Decade // Journal of Air Law and Commerce. 1989. Volume 54. Issue 4. Article 8. P. 1136.
235. Farnsworth A. Precontractual liability and preliminary agreements: fair dealing and failed negotiations // Columbia Law Review. 1987. Vol. 87. № 2. P. 249.

#### **9. Словари, справочники, статистические материалы, комментарии законодательства**

236. Астановский, Г.Б. Комментарий к уставу железных дорог СССР / под ред. Г.Б. Астановского. М.: Юрид. лит., 1986. С.242.
237. Бевзюк Е.А. Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (материал подготовлен с использованием правовых актов по состоянию на 15 марта 2010 г.) / Под ред. С.Ю. Морозова (подготовлен для системы «КонсультантПлюс») // ИПСЗ «КонсультантПлюс».
238. Беляева О.А. Корпоративные закупки: проблемы правового регулирования: научно-практическое пособие. М.: ИЗиСП, Юриспруденция, 2018. С. 82.
239. Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР. М.: Юридическая литература, 1973. С. 4.
240. Быков, А.Г., Половинчик, Д.И., Савичев, Г.П. Комментарий к Уставам автомобильного транспорта союзных республик. М., 1978. С.160.

241. Квачевский А.А. Общий Устав российских железных дорог 12 июня 1885 года. С объяснениями постановлений Устава, по основаниям их и судебным решениям с историческими сведениями и разными дополнениями. С.-Петербург. Типография А.С. Суворина, 1886. – с. 102.
242. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации  
Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: в 3 т. (постатейный) / Т.Е. Абова, Л.В. Андреева, Е.Б. Аникина и др.; под ред. Т.Е. Абовой, А.Ю. Кабалкина. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт-Издат, 2006. Т. 2. 1192 с.
243. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный). 2-е изд., Под ред. О.Н. Садикова. – М.: Юридическая фирма КОНТРАКТ: Издательская группа ИНФРА-М – Норма, 1997. 800 с.
244. Комментарий к Гражданскому кодексу РСФСР / Под ред. С.Н. Братуся, О.Н. Садикова. М., 1982. С. 509
245. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный). Под ред. С.П. Гришаева, А.М. Эрделевского // Подготовлен для справочно-правовой системы КонсультантПлюс, 2007.
246. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000. С. 323.
247. Петрусева Н.А., Коржов В.Ю. Комментарий к Федеральному закону от 23 ноября 2009 г. № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (постатейный) // СПС КонсультантПлюс. 2014.

## 10. Диссертации, авторефераты диссертаций

248. Баринов А.В. Заключение гражданско-правового договора в общем порядке. Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. 217 с.
249. Ламм Т.В. Многосторонние договоры в гражданском праве: дис. ... канд. юрид. наук. 45 с.
250. Лернер Б.Е. Гражданско-правовые договоры как средства самоорганизации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2013. 25 с.
251. Меньшенин П.А. Предварительный договор в Российском гражданском праве. Дисс. на соиск. уч. ст. канд. юрид. наук. М., 2011. 46 с.
252. Мирошник С.В. Теория правового стимулирования: Дис. ... д-ра юрид. наук. Ростов н/Д, 2003.
253. Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: Дисс. ... д-ра юрид. наук. М., 2012. 502 с.
254. Онина А.А. Преимущественное право покупки в гражданском праве Российской Федерации: Дис. ... канд. юрид. наук. Уфа, 2009. 209 с.
255. Сапун В.А. Теория правовых средств и механизм реализации права: Дис. ... д-ра юрид. наук. Н. Новгород, 2002. 321 с.
256. Стоянова Р.С. Правовое регулирование международных морских перевозок грузов: Дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2000. 172 с.
257. Титова М.В. Налоговые льготы: Дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2004. 214 с.
258. Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: дис. ... д-ра юрид. наук. Иркутск, 1995. 317 с.
259. Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Томск, 1995. 34 с.
260. Хейгетова С.Е. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. Ростов-на-Дону, 2007. 30 с.



261. Чарцева Н.Е. Договор международной морской перевозки груза по коносаменту в линейном судоходстве: национально-правовое и международно-правовое регулирование: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. 194 с.

### 11. Электронные источники

262. Блудян Н.О., Парамонова Л.А. О проблеме формализации понятий «интермодальные» и «мультимодальные» пассажирские перевозки [Электронный ресурс] // URL: [https://www.adimadi.ru/madi/article/download/357/pdf\\_241](https://www.adimadi.ru/madi/article/download/357/pdf_241) (дата обращения: 12 июля 2019).
263. Бруссер П.А., Карпенко Е.А. Улучшение качества инфраструктурных услуг в Российской Федерации за счет планомерного создания перспектив конкурентного рынка [Электронный ресурс]. // URL: <http://brusser.ru/article/improving-the-quality-of-infrastructure-services-in-the-russian-federation-due-to-the-systematic-creation-of-the-prospects-of-a-competitive-market.html>, (июнь-октябрь 2015) (дата обращения: 20 апреля 2015 г.)
264. Виды договоров на транспортные услуги. Основные соглашения и договоры на уровне авиакомпании [Электронный ресурс]. // URL: <http://www.aviaplace.ru/aviauslugi/vidyi-dogovorov-na-transportnyie-uslugi.-osnovnyie-soglasheniya-i-dogovora-na-urovne-aviakompanii.html> (дата обращения: 14 октября 2018 г.)
265. Генеральные условия перевозки пассажиров и багажа авиакомпании «Air France» [Электронный ресурс]. // URL: [https://www.hop.com/sites/default/files/pdf/hop-conditions\\_carriage-it.pdf](https://www.hop.com/sites/default/files/pdf/hop-conditions_carriage-it.pdf) (Дата обращения - 05 января 2019).
266. Гражданский кодекс Республики Украина : закон Респ. Украина № 435 IV от 16 янв. 2003 г. (в ред. от 05.04.2017) [Электронный

- ресурс]. // URL: <http://meget.kiev.ua>. (дата обращения: 20 февраля 2019 г.).
267. «Гранд экспресс» сменил владельца // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3976081> (дата обращения: 14 июня 2020 г.)
268. Гребенюк М.А. О правовой природе корпоративного договора // Baikal Rrsearch Journal [электронный научный журнал Байкальского государственного университета], 2017. Т. 8. №3 // URL: <http://brj-bguer.ru>. (дата обращения: 20 апреля 2017 г.)
269. Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография. Москва: Юстиция, 2016. [Электронный ресурс] // СПС Консультант-Плюс.
270. Денисова М.О. Ответственность и налогообложение в рамках договора код-шеринга // Отрасли права. Аналитический портал. [Электронный ресурс]. // URL: <http://отрасли-права.рф/article/12971> (дата обращения: 14 января 2020 г.)
271. Договор о «Правилах пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении» от 01.01.2009 (ППВ). [Электронный ресурс]. // URL: <https://osjd.org/ru/8973/page/106077?id=2801> (дата обращения: 07 июня 2020 г.)
272. Инфраструктура пассажирского порта [Электронный ресурс]. // URL: [https://www.portspb.ru/O\\_porte/about/infrastructura](https://www.portspb.ru/O_porte/about/infrastructura) (дата обращения: 06 июня 2020 г.)
273. Канатная дорога от станции метро «Сходненская» до «Речного вокзала» будет пассажирской [Электронный ресурс]. // URL: <https://stroi.mos.ru/news/kanatnaia-dorogha-mietro-skhodnienskaia-riechoi-vokzal-smozhiet-pierievozit-19-tysiach-passazhirov-v-sutki> (дата обращения: 17 декабря 2019 г.)
274. Ларионова Г.С., Чечерина Е.А. Да или нет мультимодальным пассажирским перевозкам? // «Концепт» - научно-методический

- электронный журнал. 2015. Т. 13. С. 3986–3990. [Электронный ресурс].  
// URL: <http://e-koncept.ru/2015/85798.htm>. (дата обращения: 18 марта 2020 г.)
275. Методические рекомендации по разработке Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным и межмуниципальным маршрутам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [Электронный ресурс]. // URL: <https://www.mintrans.ru/documents/10/10574> (дата обращения: 19 марта 2020 г.)
276. Морской транспорт. [Электронный ресурс]. URL: [https://bstudy.net/698873/ekonomika/morskoy\\_transport](https://bstudy.net/698873/ekonomika/morskoy_transport) (дата обращения: 18 августа 2018 г.)
277. «Морской фасад» и «Порт Логистик» договорились о пассажироперевозках между Санкт-Петербургом и Выборгом [Электронный ресурс]. // URL: <https://portnews.ru/news/291065/> (дата обращения: 20 мая 2020 г.)
278. Мультимодальные перевозки. [Электронный ресурс]. URL: [https://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5302](https://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5302) (дата обращения: 16 апреля 2020 г.)
279. ОАО ЦППК: Правовые аспекты проезда [Электронный ресурс]. // URL: [https://pikabu.ru/story/oao\\_tsppk\\_pravovyie\\_aspektyi\\_proeзда\\_1912276](https://pikabu.ru/story/oao_tsppk_pravovyie_aspektyi_proeзда_1912276) (дата обращения 11 июля 2018)
280. ОАО «ФГК» и ОАО «РЖД» ускорят перевозки и погрузку порожних вагонов [Электронный ресурс] // URL: [http://federalnaya-gruzovaya-kompaniya-oao-s298956.regorg.ru/news/n11148-oao\\_fgk\\_i\\_oao\\_rzhd\\_uskoryat\\_perevozki\\_i\\_pogruzku\\_porozhnih\\_vagonov.htm](http://federalnaya-gruzovaya-kompaniya-oao-s298956.regorg.ru/news/n11148-oao_fgk_i_oao_rzhd_uskoryat_perevozki_i_pogruzku_porozhnih_vagonov.htm) (дата обращения 15 октября 2015)

281. От двери к двери. [Электронный ресурс] // URL: <http://www.pult.gudok.ru/archive/detail.php?ID=1375379> (дата обращения: 11 мая июля 2020).
282. Пояснения к единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС) // Официальный сайт Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. // URL: <http://www.eaeunion.org/>, (дата обращения: 10 ноября 2017 г.)
283. Проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». [Электронный ресурс]. URL: <https://www.eg-online.ru/document/law/345601/> (дата обращения: 04 апреля 2019 г.)
284. Решение от 29 марта 2016 г. по делу № 2-33/2016. [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/magistrate/doc/C5Fd2v6OjH6a/> (дата обращения: 09 марта 2020 г.)
285. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта. Документ ИАТА № 9626. Изд-е второе. М.: Авиаиздат, 2004 [Электронный ресурс]. // URL: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9626\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9626_cons_ru.pdf). (дата обращения: 06 июня 2018 г.)
286. Сафоничев С. Отсутствие соглашения между операторами терминалов и пользователями услуг негативно отражается на работе МПП портов Нижнего Дона. [Электронный ресурс]. // URL: <https://portnews.ru/news/281067/> (дата обращения: 09 июля 2019 г.)
287. Схемы составов ЖД и расположение вагонов. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.tutu.ru/poezda/content/shemi-sostavov-zhd/> (дата обращения: 07 июня 2020 г.)
288. «Федеральная система обеспечения авиационной безопасности (Национальная программа авиационной безопасности)», одобрено Межведомственной комиссией по авиационной безопасности,

- безопасности полетов гражданской авиации и упрощению формальностей 04.04.2019 [Электронный ресурс]. // URL: <https://www.mintrans.ru> (дата обращения: 23 апреля 2020 г.)
289. Экономическое содержание и характеристика транспортной продукции [Электронный ресурс] // URL: <http://5fan.ru/wievjob.php?id=88255> (дата обращения: 09 октября 2018 г.)
290. Янош Станкович. От двери к двери [Электронный ресурс]. // URL: <http://www.pult.gudok.ru/archive/detail.php?ID=1375379> (дата обращения: 20 апреля 2018 г.)
291. Companies Act, 2006 [Электронный ресурс]. // URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2006/46/section/29> (дата обращения: 28 апреля 2017 г.).
292. Multimodal transport. Thematic Research Summary. European Union, 2014, P.7 [Электронный ресурс]. // URL: [https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/thematic-analysis/20150430\\_165442\\_15840\\_TRS13\\_fin.pdf](https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/thematic-analysis/20150430_165442_15840_TRS13_fin.pdf) (дата обращения: 26 мая 2018 г.)
293. The Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) (Heritage Partnership Agreements) Regulations. 2014 [Электронный ресурс]. // URL: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2014/550/introduction/made> (дата обращения: 28 апреля 2017 г.).
294. Steve Lockwood, Parsons Brinckerhoff. Multimodal Transportation vs. Intermodal Transportation. For the second James L. Oberstar Forum on Transportation Policy and Technology. March 16 - 17, 2003. P. 5 [Электронный ресурс]. // URL: [www.cts.umn.edu](http://www.cts.umn.edu). (дата обращения: 09 августа 2019 г.)
295. Ten-Year Passenger Strategy for Washington's Multimodal Ferry Transportation System. January 2005 (перевод мой) [Электронный ресурс]. // URL: [www.wsdot.wa.gov](http://www.wsdot.wa.gov). (дата обращения: 08 августа 2019 г.)

296. Walter R. Turner. North Carolina's Multimodal Stations. 26 July 2007 [Электронный ресурс]. // URL: (дата обращения: 14 ноября 2017 г.)
297. Об АНО «ЕТД». [Электронный ресурс]. URL: <http://transdir.ru/about/documents/>
298. Гражданский кодекс Республики Армения от 17. Июня 1998 года № ЗР-239 [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spininform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=2998](http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=2998) (дата обращения: 14 января 2020 г.)
299. Гражданский кодекс Республики Беларусь от 7 декабря 1998 года № 218-3 [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spininform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=1822](http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=1822) (дата обращения: 14 января 2020 г.)
300. Гражданский кодекс Кыргызской Республики (часть вторая) от 5 января 1998 года №1 [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spininform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=53#](http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=53#) (дата обращения: 14 января 2020 г.)
301. Гражданский кодекс Республики Молдова от 6 июня 2002 года №1107-XV [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spininform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=3244](http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=3244) (дата обращения: 14 января 2020 г.)
302. Гражданский кодекс Республики Таджикистан (часть вторая) от 11 декабря 1999 года №885 [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spininform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=2165#](http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=2165#) (дата обращения: 14 января 2020 г.)
303. Гражданский кодекс Туркменистана от 17 июля 1998 года №294-I [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spininform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=2363#](http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=2363#) (дата обращения: 14 января 2020 г.)
304. Гражданский кодекс Республики Узбекистан (часть вторая) от 29 августа 1996 года №256-I [Электронный ресурс] Режим доступа:

- [http://www.base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=771#](http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=771#) (дата обращения: 14 января 2020 г.)
305. Гражданский кодекс Украины от 16 января 2003 года №435-IV [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=8896#](http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=8896#) (дата обращения: 14 января 2020 г.)
306. Модельный Гражданский кодекс для государств – участников содружества Независимых Государств (часть вторая: раздел 4. Отдельные виды обязательств) // Официальный сайт Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ. [Электронный ресурс] / Режим доступа: [https://iacis.ru/baza\\_dokumentov/modelnie\\_zakonodatelnie\\_akti\\_i\\_rekomentacii\\_mpa\\_sng/400](https://iacis.ru/baza_dokumentov/modelnie_zakonodatelnie_akti_i_rekomentacii_mpa_sng/400) (дата обращения: 14 января 2020 г.)