

На правах рукописи



ФЕДОТОВА Диана Сергеевна

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

12.00.03 – гражданское право; предпринимательское право; семейное право;
международное частное право

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Ульяновск – 2020

Диссертация выполнена на кафедре гражданского и предпринимательского права Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Ульяновский государственный университет»

Научный руководитель: **Морозов Сергей Юрьевич,**
доктор юридических наук, профессор

Официальные оппоненты: **Майфат Аркадий Викторович,**
доктор юридических наук, профессор,
ФГБОУ ВО «Уральский государственный
юридический университет», кафедра гражданского права,
профессор кафедры

Муратова Альмира Раисовна,
кандидат юридических наук,
ФГБОУ ВО «Башкирский государственный
университет», кафедра гражданского права,
доцент кафедры

Ведущая организация: ФГАОУ ВО «Самарский национальный
исследовательский университет имени академика
С.П. Королева»

Защита состоится 18 декабря 2020 г. в 15:00 часов на заседании объединенного диссертационного совета Д 999.220.02, созданного на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Пермский государственный национальный исследовательский университет», федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Ульяновский государственный университет» по адресу: 432071, г. Ульяновск, ул. Гончарова, д. 40/9.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в научной библиотеке Ульяновского государственного университета и на сайте вуза <https://www.ulsu.ru>, с авторефератом – на сайте Высшей аттестационной комиссии при Минобрнауки России <https://vak.minobrnauki.gov.ru>.

Отзывы на автореферат просим высылать по адресу: 432970, г. Ульяновск, ул. Л. Толстого, д.42, УлГУ, Отдел подготовки кадров высшей квалификации.

Автореферат разослан «___» _____ 2020 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



О.А. Максимов

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

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., Брызгалов 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-юридический 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. Алексеева, 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. Mc Laughlin, 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».

6) 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 узловые 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 формулированы 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 управомоченному 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 (пассажира) 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 национальной научно-практической конференции «Современные проблемы и перспективы развития частного правового и публично-правового регулирования» (г. Уфа,) 10-11 апреля 2020 г).

Основные теоретические выводы и положения нашли отражение в 8 опубликованных работах, в том числе 2 (1- в соавторстве) – в журналах, индексируемых в международных базах Web of Science и Scopus, 4 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.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность темы, определяются ее цели, задачи, объект и предмет, раскрывается степень научной разработанности темы исследования, теоретические, методологические и эмпирические основания исследования, научная

новизна, формулируются основные положения, выносимые на защиту, приводятся сведения об апробации результатов работы.

В первой главе **«Понятие договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа»** раскрывается соотношение понятий «транспортная организация» и «исполнитель транспортной услуги», выявлена юридическая конструкция договора перевозки пассажиров и багажа, выявлена сущность, определено понятие и виды договоров о совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа.

В первом параграфе **«Соотношение понятий «транспортная организация» и «исполнитель транспортной услуги»»** доказана некорректность применения термина «транспортная организация» применительно к договорному регулированию совместной деятельности одноименных субъектов. Статья 799 ГК РФ «Договоры между транспортными организациями» направлена на регулирование отношений только между перевозчиками, причем, относящимся к различным видам транспорта. Она не затрагивает отношения, складывающиеся с участием владельцев транспортных инфраструктур, транспортных операторов. Перевозки пассажиров также не охвачены положениями данной статьи. Основы взаимоотношений транспортных организаций при перевозках пассажиров устанавливаются положениями статьи 788 ГК РФ, но только применительно к прямым смешанным перевозкам. Буквальное толкование понятия транспортная организация исключает возможность совместной деятельности индивидуальных предпринимателей, хотя на самом деле, они являются активными участниками рынка транспортных услуг. В отношении таких неправосубъектных образований, как простые товарищества, употребление слова «организация» также не вполне корректно, поскольку данные образования обладают внутренним организационным единством, не существующим для третьих лиц. Поэтому предложено вместо термина «транспортная организация» применять термин «исполнитель транспортных услуг».

Доказано, что транспортная услуга оказывается всегда в рамках транспортного процесса, который имеет две разновидности – «перевозочный процесс» и «процесс транспортировки».

Выработано авторское определение понятия «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.

Во втором параграфе **«Юридическая конструкция договора перевозки пассажира и багажа»** на основе выявленных автором признаков юридической конструкции сформулированы предложения по совершенствованию юридической конструкции договора перевозки пассажира и багажа. При этом доказана нецелесообразность формирования самостоятельной конструкции договора перевозки багажа отдельного от юридической конструкции договора перевозки пассажира. Доказывается необходимость конструирования договора перевозки пассажира по модели договора в пользу третьего лица. Аргументируется возможность совершенствования данной юридической конструкции с учетом положений федерального закона от 29.12.2017 № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Предложены и научно обоснованы изменения в ст. 786 ГК РФ, касающиеся, в частности, перевозки ручной клади сверх установленной нормы.

В третьем параграфе **«Понятие и виды договора о совместной деятельности между исполнителями транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа»** обоснована необходимость выделения наряду с договорами простого товарищества договоров о совместной деятельности, не предусматривающих объединения вкладов. Договоры о совместной деятельности являются многосторонними и обладают всеми признаками организационных договоров. Сделан вывод о том, что все организационные договоры являются договорами о совместной деятельности. Соответственно договоры о совместной деятельности между исполнителями транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа являются гражданско-правовыми организационными договорами. Доказано, что фидуциарность не является обязательным признаком всех договоров о

совместной деятельности. Длительность связей участников в договорных правоотношениях в данном случае также не имеет значения.

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.

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.

Вторая глава **«Договоры о совместной деятельности перевозчиков»** посвящена таким договорам, как договор код-шеринга на условиях блокирования мест, договор перевозки пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении и договоры о совместной деятельности перевозчиков при осуществлении межрегиональных и муниципальных регулярных автомобильных перевозок. Для выявления правовой природы договора код-шеринга рассмотрен также договор бронирования.

В первом параграфе **«Бронирование как правовое средство блокирования мест на рейс»** определена правовая природа действий по бронированию мест на рейс. Сделан

вывод о том, что соглашение о бронировании мест на рейс имеет организационный характер и не может быть квалифицировано как договор на оказание услуг. Обусловлено это тем, что данное соглашение направлено на организацию исполнения обязанности перевозчика предоставить конкретное место пассажиру, которая возникает в результате заключения договора воздушной перевозки пассажира. Доказано, что право пассажира, вытекающее из соглашения о бронировании, не может быть признано секундарным, поскольку оно может быть нарушено перевозчиком. Дано следующее определение соглашению о бронировании пассажирских мест на воздушном транспорте:

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.

Блокирование мест несколько отличается от бронирования. 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. Договор о блокировании мест направлен на организацию не только заключения и исполнения будущих договоров перевозки пассажиров, но и на организацию бронирования мест.

Во втором параграфе **«Договор код-шеринга на условиях блокирования мест»** проведено отграничение данного договора от договоров воздушного чартера, простого товарищества, перевозки пассажира и багажа, транспортной экспедиции, условного депонирования (эскроу) и агентского договора. В итоге выделены 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. Сформулировано следующее авторское определение договора:

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.

Во третьем параграфе **«Договоры между перевозчиками при осуществлении перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении и межрегиональных и межмуниципальных регулярных автомобильных перевозок»** сделаны следующие выводы.

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.

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).

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. Прямая смешанная перевозка пассажиров может осуществляться как с участием оператора смешанной перевозки (далее – 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.

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.

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.

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.

Третья глава **«Договоры о совместной деятельности с участием владельцев транспортных инфраструктур»** посвящена договорам между владельцами транспортных инфраструктур, как с участием, так и без участия иных транспортных операторов.

В первом параграфе **«Понятие договоров между владельцами транспортных инфраструктур»** выявляются признаки указанного в названии договора, на основании которых формулируется его понятие.

Научно обосновано, что 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.

Приведены аргументы в пользу того, что 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 натурального листа при передаче пассажирского состава с одной транспортной инфраструктуры на другую.

Во втором параграфе **«Договоры между владельцами транспортных инфраструктур с участием транспортных операторов»** рассматриваются договоры, заключаемые владельцами транспортных инфраструктур с другими операторами.

Сделан вывод о том, что 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 о возложении обязанностей должника на третье лицо, поскольку заключается два самостоятельных договора: между главным оператором аэропорта и оператором; между оператором и авиаперевозчиком. Кредитором по отношению к главному оператору (должнику) выступает оператор аэропортовой (портовой) деятельности, имеющий право требовать исполнения услуг по предоставлению части инфраструктуры аэропорта (порта) в пользование.

Доказана возможность заключения договора о совместной деятельности между владельцами транспортных инфраструктур и операторами железнодорожного подвижного состава.

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 диссертации содержит обобщенные выводы и результаты исследования, подтверждающие достижение цели и решение поставленных в диссертации задач.

Основные положения диссертации отражены в следующих публикациях:

Статьи, опубликованные в журналах, входящих в международные реферативные базы данных и системы цитирования:

1. *Fedotova D.S.* Applying a specific contractual structure in favor on a third party to a passenger carriage contract // JURIDICAS CUC. – Vol. 16. – no 1. – P.p. 323-328. – Enero – Diciembre, 2020. – 0,7 п.л. (Web of Science).

2. *Morozov S.Yu., Fedotova D.S.* Agreement-Based Regulation of Joint Activities in Energy and Transport Industries // Journal of Environmental Treatment Techniques. – 2020. – Volume 8, – Issue. 1. – Pp. 291-298. (Раздельное соавторство, Федотова Д.С. – часть 2.) – 0,9 п.л. (Scopus).

Статьи, опубликованные в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России для публикации результатов диссертационных исследований:

3. *Федотова Д.С.* Методологические основания построения системы договоров перевозки пассажиров // Юридический мир. – 2019. – № 1. – С. 40-43. – 0,5 п.л.

4. *Федотова Д.С.* Системообразующие факторы договоров перевозки пассажиров // Правовое государство: теория и практика. – 2019. – Т. 56. – № 2. – С. 127-132 – 0,5 п.л.

5. *Федотова Д.С.* Бронирование как элемент некоторых гражданско-правовых договоров(статья) // Транспортное право. – 2020. – № 3. – С. 13-17 – 0,4 п.л.

6. *Федотова Д.С.* Правовая природа бронирования транспортных средств // Российское право: образование, практика, наука. – 2020. – №3. –С. 128-137– 0,8 п.л.

Статьи, опубликованные в иных научных изданиях:

7. *Федотова Д.С.* Договор перевозки пассажира внеуличным транспортом // Транспортное право. – 2018. – № 3. – С. 11-14. – 0,4 п.л.

8. *Федотова Д.С.* Соотношение понятий «транспортная организация» и «исполнитель транспортной услуги» // Современные проблемы и перспективы развития частноправового и публично-правового регулирования: Материалы Национальной научно-практической конференции, посвященной 75-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. и 90-летию со дня рождения д.ю.н., профессора, академика Академии социальных наук РФ, заслуженного юриста Республики Башкортостан Марка Семёновича Орданского (Уфа, 10-11 апреля 2020 г.) – Уфа: БашГУ, 2020. – Ч.1. – С. 316-324. – 0,5 п.л.

Подписано в печать _____ 2020 г. Формат 60×84/16.
Печать трафаретная.
Гарнитура Times New Roman. Усл. печ. 1,1. Уч.-печ. л. 1.3.
Тираж 120 экз. Заказ № __

Тираж изготовлен с оригинал-макета заказчика
в типографии редакционно-издательского центра
ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет»
432063, г. Ульяновск, ул. Водопроводная, 5. Тел. (8422) 67-50-47.