

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«УЛЬЯНОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

На правах рукописи

**Данилин Евгений Михайлович**

**ДОГОВОР БУКСИРОВКИ ПО ГРАЖДАНСКОМУ ПРАВУ  
РОССИИ**

5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

**Диссертация  
на соискание ученой степени кандидата юридических наук**

Научный руководитель:  
Морозов Сергей Юрьевич  
доктор юридических наук, профессор,  
Заслуженный юрист Российской  
Федерации

Ульяновск — 2024

## Оглавление

<b>ВВЕДЕНИЕ.....</b>	<b>3</b>
<b>ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ И ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРА БУКСИРОВКИ.....</b>	<b>23</b>
1.1 Понятие и предмет договора буксировки.....	23
1.2 Возникновение и развитие договора буксировки в отечественном праве. Соотношение договора буксировки с иными договорными обязательствами.....	41
1.3 Основные элементы договора буксировки.....	63
<b>ГЛАВА 2. ВИДЫ ДОГОВОРА БУКСИРОВКИ.....</b>	<b>75</b>
2.1. Договоры буксировки с экипажем и без экипажа.....	75
2.2 Договор буксировки на морском и внутреннем водном транспорте.....	85
2.3 Договор буксировки на автомобильном транспорте.....	91
2.4 Договор буксировки на железнодорожном транспорте.....	100
2.5 Договор буксировки на воздушном транспорте.....	112
<b>ГЛАВА 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПО ДОГОВОРУ БУКСИРОВКИ...119</b>	
3.1. Общие вопросы ответственности по договору буксировки.....	119
3.2 Ответственность сторон договора буксировки.....	141
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>	<b>164</b>
<b>СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ.....</b>	<b>168</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....</b>	<b>169</b>

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования** объясняется необходимостью правового регулирования общественных отношений, возникающих при заключении, исполнении, изменении, расторжении, прекращении договора буксировки, адекватного происходящим изменениям в действующем законодательстве и правоприменительной практике и проявляется в различных аспектах: социально – экономическом, доктринальном, правотворческом и правоприменительном.

*Социально – экономический аспект.* От развития транспортной системы зависят безопасность и скорость решения вопросов перемещения товаров, а буксирные операции сопряжены с повышенным риском, поскольку в буксировке взаимодействуют несколько объектов. Государством придается большое значение развитию транспортной системы, особенно с учетом тех вызовов, с которыми столкнулось российское общество. Постановлением Правительства РФ были утверждены Транспортная стратегия Российской Федерации<sup>1</sup> (далее – Транспортная стратегия), и Государственная программа «Развитие транспортной системы»<sup>2</sup> (далее – Государственная программа).

Государственная программа, отмечая существенное изменение экономики и жизни людей, с учетом закрытия границ, волатильности на сырьевых рынках, изменения спроса на услуги, в т.ч. транспортные, имеет в числе прочего, целями ускорение товародвижения, повышение конкурентоспособности транспортной системы и доступности соответствующих услуг для населения, а также решение вопросов в сфере безопасности транспортной системы и повышения ее устойчивости.

---

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 2021. № 50 (часть IV). Ст. 8613.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» от 20.12.2017 № 1596 (ред. от 27.12.2023) // Собрание законодательства РФ. 2018. № 1 (Часть II). Ст. 340 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 02.01.2024.

В условиях научно-технического прогресса, процесса освоения природных ресурсов океана, строительства морских нефтяных платформ и других сложных и крупных сооружений, значение буксирных операций возрастает, в т.ч. в регионах со сложными климатическими условиями<sup>1</sup>, незаменимыми в транспортном процессе. Растут размеры морских судов, которые часто не могут зайти в порт или выйти из порта без помощи буксиров<sup>2</sup>. Огромную пользу использование буксиров приносит при спасательных операциях и в деле охраны окружающей среды.

Занимающейся вопросами морской судоходной политики неправительственной организацией «Балтийский и международный морской совет» (англ. Baltic and International Maritime Council), аббревиатура БИМКО (англ. BIMCO), согласно данным официального сайта имеющей более 2000 членов в 130 странах, представляющих 62% мирового флота<sup>3</sup>, в связи с востребованностью буксирных операций были разработаны типовые проформы «Towcon» и «Towhire», используемые для договоров, посредством которых происходит оформление международной межпортовой буксировки.

Федеральной службой морского флота России была разработана Инструкция по безопасности морских буксировок (письмо № МФ-35/1921 от 08 июля 1996 г.)<sup>4</sup>, предназначенная для всех участников буксировок, организуемых и/или осуществляемых предприятиями, организациями и учреждениями Росморфлота, в которой содержится рекомендация для заключения договоров буксировки использовать в качестве прототипов проформы международных контрактов на морскую буксировку «TOWCON» и «TOWHIRE», как наиболее полно отражающие все условия буксировок.

---

<sup>1</sup> Указ Президента РФ от 26.10.2020 N 645 (ред. от 27.02.2023) «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 44. Ст. 6970; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 27.02.2023.

<sup>2</sup> Приказ Министерства транспорта России от 16.05.2022 N 179 «Об утверждении Правил буксировки» (Зарегистрировано в Минюсте России 31.05.2022 N 68645) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.05.2022.

<sup>3</sup> Балтийский и международный морской совет : [сайт]. URL: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members> (дата обращения 30.01.2024)

<sup>4</sup> Письмо Федеральной службы морского флота России от 08.07.1996 № МФ-35/1921// СПС «Консультант Плюс»

Таким образом, социально-экономическая значимость рассматриваемой темы сомнений не вызывает.

**Доктринальный аспект.** Несмотря на социально-экономическую значимость темы исследования, научный интерес к проблемам гражданско-правового регулирования договора буксировки, соответствующего последним изменениям действующего законодательства, нельзя назвать значительным.

Остается неопределенной правовая природа договора буксировки. В юридической литературе рассмотрение данного вопроса зачастую предлагает изложение мнения соответствующего автора на соотношение договора буксировки с договором перевозки и общую характеристику договора буксировки. Вместе с тем, необходимо констатировать, что системный взгляд на договор буксировки как самостоятельный гражданско-правовой договор, опосредующий перемещение объектов в пространстве не только водным транспортом, но имеющий значение для других видов транспорта, не выработан.

Остается не разработанным вопрос классификации договора буксировки. Как правило, авторы исходят из классификации, предполагающей, в качестве критерия классификации исключительно место проведения буксировки. В частности, указывают на буксировку морскую и портовую. Однако при этом не уделяется должного внимания правовой природе услуг по управлению. К тому же не предлагается проведение классификации по наиболее очевидному (на наш взгляд) критерию – вида транспорта, на котором проводится буксировочная операция.

Кроме того, остаются не исследованными вопросы ответственности сторон договора буксировки, с учётом последних изменений действующего законодательства и правоприменительной практики.

**Правотворческий аспект.** Регулирование вопросов буксировки не является системным, и в законодательстве гораздо тщательнее урегулированы вопросы перевозки грузов. Гражданский кодекс РФ, например, не определяет договор буксировки в качестве отдельного самостоятельного вида договора

наряду с иными договорами, которым посвящены отдельные главы (параграфы) Гражданского кодекса РФ, такими как договор перевозки, договор транспортной экспедиции и др. Таким образом, вероятно, предполагается необходимость принимать к руководству общие положения, в том числе об обязательствах и договоре, и не признавая, следовательно, специфику, которая отличает договор буксировки от иных гражданско-правовых договоров.

То же умолчание наблюдается в некоторых транспортных уставах и кодексах. В частности, о договоре буксировки не упоминает Устав железнодорожного транспорта<sup>1</sup> Российской Федерации (далее – УЖТ РФ), Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации<sup>2</sup> (далее – УАТ РФ), Воздушный кодекс Российской Федерации<sup>3</sup> (далее – ВК РФ). Лишь в двух, из числа кодифицированных нормативных правовых актах: Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации<sup>4</sup> (далее – КТМ РФ) и Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации<sup>5</sup> (далее – КВВТ РФ) обнаруживаются нормы права, специально посвященные данному договору.

Вместе с тем, странно игнорировать очевидное – буксировка, во всяком случае, как технологический процесс, на автомобильном, железнодорожном, воздушном транспорте осуществляется. Соответственно, возникает потребность дать ответы на вопросы об отличиях договора буксировки на этих видах транспорта и его особенностях, а также решить вопрос о том, имеется

---

<sup>1</sup> Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.10.2023.

<sup>2</sup> Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5555 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.10.2023.

<sup>3</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 04.08.2023) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 18.03.2023.

<sup>4</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.10.2023.

<sup>5</sup> Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.10.2023.

ли необходимость выделения в Гражданском кодексе РФ такого вида договора.

**Правоприменительный аспект.** При обозначенном отсутствии в нормативно-правовых актах (за указанным исключением КТМ РФ и КВВТ РФ) специального регулирования вопросов буксировки, буксировка вместе с тем, осуществляется и другими видами транспорта. Соответственно, в ходе буксировки могут возникать разнообразные ситуации, складывающиеся при повреждении буксируемого и (или) буксирующего объектов, а также объектов третьих лиц, возникают вопросы, связанные со страхованием, вопросы ответственности за причиненный ущерб, и другие.

Так, по вопросам буксировки автомобильным транспортом, имеется многочисленная практика как судов общей юрисдикции, так и арбитражных судов, в судебной практике также встречаются случаи рассмотрения дел, возникающих из воздушной буксировки, но делать выводы о единообразии в данной сфере правового регулирования преждевременно.

**Степень научной разработанности темы.** В целом, правовому регулированию транспортной деятельности на протяжении довольно продолжительного периода времени уделялось и уделяется внимание цивилистов, таких как И.В. Алексеев, М.А. Аллахвердов, А.А. Ананьева, М.А. Бажина, М.И. Брагинский, В.В. Витрянский, В.Н. Гречуха, В.А. Егиазаров, А.Д. Кейлин, А.Л., Маковский, С.Ю. Морозов, М.А. Тарасов, М.Е., Ходунов, Б.Б., Черепяхин и др.

Вместе с тем, правовому регулированию буксировки по сравнению, например, с перевозкой грузов, внимания уделяется значительно меньше, и договор буксировки редко становится специальным объектом исследования. Среди посвященных данному вопросу отдельных исследований можно отметить исследование М.К. Петрова 1954 года «Правовые вопросы буксировки»<sup>1</sup>, и исследование М.А. Аллахвердова 1973 года «Правовое

---

<sup>1</sup> Петров, М. К. Правовые вопросы буксировки. Москва : Государственное издательство водного транспорта, 1954. 151 с.

регулирование договора буксировки по внутренним водным путям СССР»<sup>1</sup>. Следует также упомянуть работы Г.Г. Казьминой «Договор буксировки на речном транспорте» (Свердловск, 1987)<sup>2</sup>, З.Н. Мохаммада «Международно-правовые аспекты морской буксировки» (Санкт-Петербург, 1995)<sup>3</sup>, И.В. Алексеева «Договор буксировки леса в плотках по советскому внутренневодному праву» (Ленинград, 1961).

Однако все вышеупомянутые работы относятся, в основном, к советскому периоду развития отечественного права и посвящены правовому регулированию буксировки на морском и внутреннем водном транспорте.

При этом надо отметить, что отдельные аспекты, связанные с договором буксировки, например, определением правовой природы перемещения грузовых порожних вагонов, освещаются в современной научной литературе и отдельных публикациях, в частности, следует упомянуть работы А. А. Ананьевой «Доставка порожних вагонов: выбор надлежащей юридической конструкции договора»<sup>4</sup>, С. Ю. Морозова и Т. С. Нагорной «Железнодорожное право: учебник для магистратуры»<sup>5</sup>, В. А. Сапеги «Объект перевозки как видообразующий признак классификации договоров транспортной экспедиции»<sup>6</sup>.

Таким образом, комплексного исследования правового регулирования договора буксировки как самостоятельного гражданско-правового договора, применяемого почти на всех видах транспорта, с учётом современного действующего законодательства и актуальной правоприменительной практики, не проводилось.

---

<sup>1</sup> Аллахвердов, М. А. Правовое регулирование договора буксировки по внутренним водным путям. Москва : Транспорт, 1973. 81 с.

<sup>2</sup> Казьмина, Г. Г. Договор буксировки на речном транспорте : диссертация ... кандидата юридических наук : Свердловск, 1987. 201 с.

<sup>3</sup> Мохаммад, З. Н. Международно-правовые аспекты морской буксировки : диссертация ... кандидата юридических наук : 12.00.10. Санкт-Петербург, 1995. 170 с.

<sup>4</sup> Ананьева, А. А. Доставка порожних вагонов: выбор надлежащей юридической конструкции договора // Ученые записки Казанского университета. Серия Гуманитарные науки. 2017. Т.159, Кн.2. С.467-468.

<sup>5</sup> Морозов, С. Ю., Нагорная Т. С. Железнодорожное право : учебник для магистратуры. Ульяновск : УлГУ, 2019. 243 с.

<sup>6</sup> Сапега, В. А. Объект перевозки как видообразующий признак классификации договоров транспортной экспедиции // Правовая политика и правовая жизнь. 2021. № 4. С. 69-78



**Объектом диссертационного исследования** выступают общественные отношения, складывающиеся при заключении, исполнении, изменении, расторжении, прекращении договора буксировки.

**Предметом диссертационного исследования** являются нормы права, регламентирующие общественные отношения, складывающиеся при осуществлении деятельности по буксировке; нормы отечественного законодательства, ранее регламентировавшие общественные отношения, складывающиеся при осуществлении буксировки, но ныне утратившие силу; проекты нормативно-правовых актов, направленных на регулирование общественных отношений, складывающихся при осуществлении деятельности по буксировке; нормы законодательства отдельных зарубежных стран, регламентирующие общественные отношения, складывающиеся при осуществлении деятельности по буксировке; нормы международных договоров, регламентирующих, в том числе, общественные отношения, складывающиеся при осуществлении деятельности по буксировке; мнения отечественных учёных-правоведов относительно истории развития, современного состояния и перспектив правового регулирования общественных отношений, складывающиеся при осуществлении деятельности по буксировке, выраженные в монографической, учебной и справочной литературе; мнения отдельных практикующих работников относительно проблем правового регулирования общественных отношений, складывающиеся при осуществлении деятельности по буксировке; судебной, договорной и иной правоприменительной практике.

**Цели и задачи исследования.** Цель настоящего исследования заключается в формировании комплексного научного представления о договоре буксировки как о самостоятельном виде гражданского правового договора и объективном явлении гражданско-правовой действительности для разработки предложений по корректировке законодательства и правоприменительной практики.

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

1. Разработать авторское понятие и выявить предмет договора буксировки как самостоятельного гражданско-правового договора, опосредующего перемещение материальных объектов в пространстве.

2. Выявить исторические условия возникновения и развития договора перевозки как самостоятельного договора и соотношение договора буксировки с иными гражданско-правовыми договорами на современном этапе.

3. Выявить элементы договора и стадии договора буксировки.

4. Выявить виды договора буксировки по критерию управляемости.

5. Выявить существенные черты буксировки на морском и внутреннем водном транспорте, сформулировать определение договора буксировки на морском и внутреннем водном транспорте.

6. Выявить существенные черты буксировки автомобильным транспортом и сформулировать определение договора буксировки на автомобильном транспорте.

7. Доказать, что перемещение (путем тяги или толкания) грузового порожнего вагона, а также и недействующего локомотива производится в рамках договора буксировки, разработать авторское определение договора буксировки железнодорожным транспортом.

8. Доказать, что в качестве буксируемого объекта может выступать воздушное судно, разработать авторское определение договора буксировки воздушного судна.

9. Выявить особенности ответственности сторон договора буксировки.

10. Выявить особенности конкуренции оснований иска о возмещении ущерба, причиненного в процессе буксировки.

10. Разработать предложения по совершенствованию положений гражданского законодательства о договоре буксировки и правоприменительной практики в данной сфере.

**Методологическая основа диссертационного исследования.**

Обозначенные исследовательские задачи решались с применением системного, системно-структурного, структурного, исторического и герменевтического методологических подходов. Кроме того, при исследовании применялись общенаучные методы исследования: анализ и синтез, индукция и дедукция, метод аналогии. Также использовался метод юридического моделирования.

Историко-правовой метод применялся в параграфе 2 главы первой работы, посвященной исследованию вопроса о соотношении договора буксировки со смежными договорными обязательствами, принимая во внимание необходимость изучения также и историко-правового аспекта выделения договора буксировки как самостоятельного гражданско-правового договора, и затрагивая период с начала XIX века. В процессе исследования использовался формально-юридический метод в целях определения юридических понятий, выявления их признаков.

**Теоретическая основа исследования.** Теоретическую основу диссертационной работы составляют труды Т.Е. Абовой, С.С. Алексева, И.В. Алексева, М.А. Аллахвердова, А.А. Ананьевой, М.А. Бажиной, М.И. Брагинского, В.А. Вайпана, Е.В. Васьковского, В.В. Витрянского, А.А. Волоса, Б.М. Гонгало, Ю.Х. Джавада, В.В. Долинской, Н.А. Духно, В.А. Егиазарова, А.И. Землина, Г.Г. Иванова, О.С. Иоффе, И.А. Исаева, А.Д. Кейлина, О.А. Красавчикова, А.Л. Маковского, Д.И. Мейера, В.Ф. Мешера, С.Ю. Морозова, И.Б. Новицкого, М.К. Петрова, К.П. Победоносцева, В.Ф. Попондопуло, И.М. Рабиновича, Ю.В. Романца, Р.Р. Сафина, А.П. Сергеева, А.М. Симоненко, А.С. Скаридова, В.А. Слыщенкова, Е.А. Суханова, М.А. Тарасова, Ю.К. Толстого, А.И. Толстой, М.К. Треушниковой, Р.В. Халина, Р.О. Халфиной, А.И. Хаснутдинова, П.П. Цитовича, Г.Ф. Шершеневича, О.В. Шестаковой и других авторов.

**Нормативную базу исследования** составили международные конвенции и межправительственные соглашения в сфере транспортного права,

Конституция Российской Федерации, Гражданский процессуальный кодекс РФ и Арбитражный процессуальный кодекс РФ, а также Гражданский кодекс РФ, транспортные кодексы и уставы, и другие федеральные законы, и подзаконные правовые акты. Кроме того, использовались утратившие силу нормативные правовые акты.

**Эмпирическую базу диссертационного исследования** образовали содержащие соответствующие разъяснения постановлений пленума Высшего Арбитражного суда РФ, Верховного Суда РФ, а также утвержденные обзоры судебной практики, тридцать судебных актов судов общей юрисдикции и арбитражных судов, включая судебные акты соответствующих судебных коллегий ВС РФ, кассационных и апелляционных судов, судов субъектов РФ.

**Научная новизна исследования** проявляется в том, что работа является первым комплексным монографическим исследованием договора буксировки как самостоятельного транспортного договора, имеющего универсальный характер и опосредующего с учетом присущей ему специфики перемещение объектов в пространстве не только водным, но и иными видами транспорта.

В работе при этом:

- сформулировано авторское определение договора буксировки;
- выявлены особенности договора буксировки и проведен анализ его соотношения с иными гражданско-правовыми договорами;
- доказано, что договор буксировки опосредует перемещение объекта в пространстве не только водным транспортом;
- дано определение транспортного средства применительно к договору буксировки;
- выделена стадия исполнения договора буксировки – стадия сдачи буксируемого объекта;
- выработаны предложения по совершенствованию положений гражданского законодательства о договоре буксировки.

**На защиту выносятся следующие основные положения:**

1. Доказано, что договор буксировки является самостоятельным транспортным договором, имеющим универсальный характер и опосредующим с учетом присущей ему специфики, перемещение объектов в пространстве не только водным, но и иными видами транспорта.

Научно обосновано и сформулировано отражающее присущую договору буксировки специфику авторское определение договора буксировки:

«По договору буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется переместить посредством тяги или толкания другое транспортное средство или иной обладающий свойствами плыть, катиться или удерживаться в воздухе объект на определенное расстояние и сдать его получателю, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку».

2. В отличие от общепринятого выделения трех стадий исполнения договора буксировки предлагается выделить самостоятельную четвертую стадию - стадию сдачи буксируемого объекта, исходя из имеющихся у сторон договора буксировки обязанностей при сдаче-приемке буксируемого объекта и момента окончания исполнения договора буксировки.

3. Применительно к видам договоров буксировки на первой ступени классификации в соответствии с критерием управляемости, они должны подразделяться на договоры, предусматривающие возможность управления транспортным средством, и на договоры не предусматривающие такой возможности. Первые из них, следует назвать договоры буксировки с экипажем, а вторые – договоры буксировки без экипажа. На второй ступени классификации, договоры буксировки с экипажем в зависимости от субъекта управления делятся на договоры с оказанием услуг по управлению буксировкой и на договоры без оказания таких услуг.

4. По договору буксировки с экипажем буксировщик обязуется доставить путем тяги или толкания самоходное транспортное средство в пункт назначения с оказанием, либо без оказания услуг по управлению буксировкой и выдать его уполномоченному лицу, а другая сторона (владелец

буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.

5. По договору буксировки без экипажа буксировщик обязуется переместить путем тяги или толкания несамоходное транспортное средство или иной объект, обладающий свойствами плыть, катиться или удерживаться в воздухе, не являющийся транспортным средством, в пункт назначения и сдать его уполномоченному лицу, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.

6. Доказано, что, принимая во внимание существенные черты буксировки, отношения сторон, складывающиеся при буксировке автомобильным транспортом, не всегда укладываются в рамки договорной конструкции перевозки груза. Безусловно, буксируемый объект, также, как и груз в договоре перевозки, является объектом материального мира, а при буксировке происходит его перемещение в пространстве в конкретное место.

Вместе с тем, необходимо учитывать специфику объекта буксировки и, в частности, такое его свойство как способность к перемещению под воздействием буксирующего объекта, а также специфику способа перемещения (осуществление такого перемещения путем тяги либо его осуществление путем толкания соответствующего другого объекта), т.е. применение способа, при реализации которого используется присущее объекту материального мира (буксируемому) свойство - способность катиться.

Кроме того, при перевозке груз перевозчик выступает как фактический его держатель до того момента, когда он сдаст его грузополучателю, а при осуществлении буксировки не происходит такой передачи объекта. При буксировке, что также отличает ее от перевозки груза, предполагается участие владельца буксируемого объекта в исполнении буксировки, в частности, путем приведения в годное состояние объекта буксировки, а также путем проявления заботы о безопасной буксировке. Перемещение на автомобильном транспорте одного объекта другим на гибкой или жесткой сцепке с точки

зрения квалификации правоотношений сторон следует признать буксировкой. Вопрос о том, является буксировкой или перевозкой перемещение объекта автомобильного транспорта методом частичной погрузки должен решаться в каждом конкретном случае с учетом участия владельца перемещаемого объекта в исполнении такого перемещения, в частности, на стадии предоставления объекта и стадии осуществления перемещения.

7. Научно обосновано, что грузовой порожний вагон способен к перемещению под воздействием буксирующего объекта, может являться объектом буксировки независимо от того, размещен ли на нем какой-либо груз и в полной мере соответствует определению транспортного средства как предназначенного для перевозки людей, грузов или оборудования самоходного или несамоходного устройства. Грузовой порожний вагон при буксировке не требует нахождения на нем соответствующей команды буксируемого объекта, что никаким образом не исключает необходимость участия владельца буксируемого объекта (отправителя) в исполнении обязанностей на соответствующих стадиях исполнения договора буксировки, в частности на стадии осуществления подготовительных действий, которые необходимы при буксировке, когда объект приводится в пригодное для буксировки состояние.

8. Даны формулировка и научное обоснование следующему определению договора буксировки воздушного судна:

«По договору буксировки воздушного судна одна сторона (буксировщик) обязуется переместить посредством тяги или толкания представленное другой стороной воздушное судно на определенное расстояние, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить воздушное судно для буксировки и оплатить буксировку».

9. Научно обосновано, что стороны договора буксировки при причинении вреда повреждением имущества другой стороны должны нести ответственность исходя из условий заключенного договора, если они не приняли все необходимые меры для исполнения надлежащим образом своих

обязанностей, которые от них требовались по условиям договора для надлежащего исполнения обязательства. В том, что касается причинения вреда иным лицам, представляется правильным руководствоваться положениями Гражданского кодекса РФ о деликте, а, если вопрос относится к буксировке объектов водными видами транспорта – то необходимо применять в урегулированной части нормы КТМ РФ или КВВТ РФ, т.к. обязательство, по общему правилу, не создает обязанностей для тех лиц, которые в нем участвуют в качестве сторон.

10. При разрешении вопроса о конкуренции исков, в качестве фактического основания которых приводятся сведения об обстоятельствах причинения вреда в виде повреждения буксируемого или буксирующего объектов при осуществлении буксировки, обосновываются выводы о необходимости четкого разграничения того, какое право подлежит применению (договорное или деликтное) при разрешении спора. Необходимо учитывать, что в рассматриваемой ситуации причинение вреда одновременно является и следствием нарушения обязанностей соответствующей стороны договора. Обосновывается правовая позиция, согласно которой при причинении вреда как результата неисполнения (ненадлежащего исполнения) стороной обязательств в рамках договора буксировки, необходимо применять соответствующие положения о договорной ответственности. При этом необходимо иметь в виду исключения в случаях, установленных законом.

Применительно к таким случаям следует определить ситуацию, в которой вред причиняется из-за недостатков оказываемой услуги буксировки с учетом нормы, содержащейся в абз. 2 ст. 1095 Гражданского кодекса РФ (далее – ГК РФ)<sup>1</sup> о том, что сформулированные в данной статье правила, подлежат применению, если услуга приобретена не в предпринимательских целях, а исключительно в личных, т.е. потребительских целях. Такое

---

<sup>1</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru> - 13.06.2023.



исключение для потребителей представляется необходимым для защиты потребителя как слабой стороны в отношениях с субъектами предпринимательской деятельности, что как раз и является одной из сторон реализации принципа равенства субъектов гражданских правоотношений, который наряду с независимостью и самостоятельностью отличает такие правоотношения от иных их видов.

11. Научно обосновано, что в силу специального характера норм, содержащихся в статье 229 и 230 КТМ РФ владелец объекта (буксирующего или буксируемого в зависимости от того, капитан какого из них управляет буксировкой) несет перед иными лицами ответственность в случае причинения им ущерба, если они или их имущество находились на другом буксируемом или буксирующем объекте. В случае, если они или их имущество не находились на соответствующем буксируемом или буксирующем объекте, применению подлежат положения п. 3 ст. 1079 ГК РФ о солидарной ответственности при причинении вреда взаимодействием источников повышенной опасности.

12. Доказано, что определение ответственности в случае несоблюдения установленных сроков доставки объекта буксировки (также, как и груза, применительно к договору перевозки) внутренним водным транспортом в форме исключительной неустойки, ограниченной размером половины от провозной платы, необоснованно приводит к ограничению возможности пострадавшей стороны получить полное возмещение убытков, как это было бы возможно в соответствии с правовым регулированием, которое установлено ст. 393 ГК РФ. При этом нужно отметить, что в действующем законодательстве уже предусмотрен надлежащий механизм, использование которого и при устранении вышеуказанного ограничения может обеспечивать справедливый баланс интересов обеих сторон, а именно положения ст. 333 ГК РФ, в которой заложена возможность для уменьшения размера неустойки при наличии соответствующих обстоятельств и заявления об этом не исполнившего или исполнившего обязательство ненадлежащим образом лица.

13. Обоснована необходимость распространения обязательного досудебного порядка урегулирования спора на договор буксировки, что способствовало бы в ряде случаев более быстрому восстановлению нарушенных прав. В настоящее время действующим федеральным законодательством предусмотрен обязательный досудебный (претензионный) порядок разрешения только для соответствующей категории споров, которые возникают из договоров буксировки внутренним водным транспортом, а также железнодорожным транспортом (хотя законодательство и называет буксировку порожнего вагона перевозкой).

По результатам сделанных заключений и выводов сформулированы **предложения по изменениям действующего законодательства**, направленные на его совершенствование:

1) Дополнить раздел IV части второй ГК РФ главой 40.1 «Буксировка», содержащую статьи 800.1 – 800.7 следующего содержания:

*«Статья 800.1. Общие положения о буксировке*

*1. Буксировка осуществляется на основании договора буксировки.*

*2. Условия буксировки, а также ответственность сторон договора буксировки определяется соглашением сторон, если настоящим кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.»*

*Статья 800.2. Договор буксировки.*

*По договору буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется переместить посредством тяги или толкания другое транспортное средство или иной обладающий свойствами плыть, катиться или удерживаться в воздухе объект на определенное расстояние и сдать его получателю, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.»*

*Статья 800.3. Форма договора буксировки.*

*Договор буксировки может быть заключен в устной форме, если иное не установлено транспортными уставами и кодексами, иными законами и*

*издаваемыми в соответствии с ними правилами, регулирующими отношения, возникающие в связи с буксировкой соответствующими видами транспорта.*

*Статья 800.4. Обязанности сторон договора буксировки.*

*1. Каждая из сторон договора буксировки обязана привести буксирующей и буксируемые объекты в состояние, годное для буксировки.*

*2. Каждая сторона при буксировке должна проявлять заботу о ее безопасности и меры по уменьшению нанесенного ущерба, в случае происшествия при буксировке.*

*Статья 800.5. Ответственность при буксировке.*

*1. Управление буксировкой осуществляется буксировщиком.*

*2. Условия, содержащиеся в пункте 1 настоящей статьи, могут быть изменены соглашением сторон в письменной форме.*

*3. Ответственность за ущерб, причиненный при буксировке другой стороне несет сторона, управляющая буксировкой, если не докажет, что вред причинен не по его вине.*

*4. Если за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по договору буксировки установлена неустойка, то убытки возмещаются в части, не покрытой неустойкой.*

*5. В случае причинения ущерба при буксировке третьим лицам подлежат применению положения пункта 3 статьи 1079 ГК РФ.»*

*Статья 800.6. Претензии по договору буксировки*

*1. До предъявления стороной договора буксировки иска, вытекающего из буксировки, обязательно предъявление претензии другой стороне.*

*2. Иск может быть предъявлен в случае полного или частичного отказа в удовлетворении содержащихся в претензии требований либо неполучении от другой стороны ответа на претензию в тридцатидневный срок».*

*Статья 800.7. Договор буксировки с экипажем*

*По договору буксировки с экипажем буксировщик обязуется доставить путем тяги или толкания самоходное транспортное средство в пункт*

назначения с оказанием, либо без оказания услуг по управлению буксировкой и выдать его уполномоченному лицу, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.

*Статья 800.8. Договор буксировки без экипажа*

*По договору буксировки без экипажа буксировщик обязуется переместить путем тяги или толкания несамоходное транспортное средство или иной объект, обладающий свойствами плыть, катиться или удерживаться в воздухе, не являющийся транспортным средством, в пункт назначения и сдать его уполномоченному лицу, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.*

2) Предлагается внести в КВВТ РФ четкие и однозначные нормы о виновной ответственности при формулировании оснований ответственности буксировщика за повреждение (утрату) буксируемого объекта, во избежание неопределенности, связанной с возможным различным толкованием нормы, изменив пункт 1 статьи 117 КВВТ РФ и изложив его в следующей редакции:

«1. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, багажа либо буксировщик - за утрату или повреждение буксируемого объекта с момента приема груза, багажа или буксируемого объекта для перевозки или буксировки (выдачи грузоотправителю, отправителю багажа или отправителю буксируемого объекта квитанции, подтверждающей прием груза или багажа для перевозки либо буксируемого объекта для буксировки) и до момента их выдачи грузополучателю (росписи его в дорожной ведомости в получении груза), получателю багажа (росписи его в багажной квитанции) или получателю буксируемого объекта (росписи его в дорожной ведомости в получении буксируемого объекта), если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза, багажа либо утрата или повреждение буксируемого объекта произошли не по его вине».

3) Предлагается изменить пункт 1 ст. 116 КВВТ и изложить его в следующей редакции:

*«1. За несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта перевозчик или буксировщик уплачивают по требованию грузополучателя или получателя буксируемого объекта пени в размере девяти процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если они не докажут, что несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта произошло не по их вине.*

*Кроме того, лицо, право которого нарушено может требовать возмещения убытков, причиненных несоблюдением сроков доставки груза или буксируемого объекта в части непокрытой неустойкой».*

**Теоретическая значимость исследования** состоит также в том, что его положения формируют комплексный взгляд на договор буксировки как на самостоятельный гражданско-правовой договор, опосредующий перемещение объектов в пространстве не только водным транспортом, но имеющий значение для других видов транспорта.

**Практическая значимость исследования** заключается в возможности использования его результатов в судебной практике при разрешении соответствующих споров, возникающих из договора буксировки, в правотворческой деятельности при совершенствовании гражданского законодательства, а также в учебном процессе.

**Апробация результатов исследования.** Настоящее исследование было выполнено, а диссертация (научно-квалификационная работа) прошла обсуждение на кафедре гражданского и предпринимательского права ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет».

Основные выводы и результаты исследования отражены в 13 научных статьях, среди которых шесть публикаций состоялись в рекомендованных ВАК РФ научных изданиях, которые соответствуют требованиями, предъявляемым к изданиям для опубликования основных полученных в ходе исследования научных результатов диссертации на соискание ученой степени

кандидата наук, в т.ч. в журналах: «Транспортное право», «Арбитражный и гражданский процесс», «Право и экономика», а также публикация в монографии.

Апробация результатов научного исследования осуществлена на следующих четырех научно-практических конференциях (международных и всероссийских): Российское правосудие: история, современность и тенденции развития: Международная научно-практическая конференция, посвященная 100-летию Верховного Суда Чувашской Республики (18 ноября 2022 г., Чебоксары); Научно-практическая конференция молодых ученых, посвященных Дню аспиранта (20 января 2023 года, Ульяновск); LXIII Международная научно-практическая конференция «Юриспруденция, история, социология, политология и философия» (11 апреля 2022 г., Москва); Международный научно-практический форум «Транспорт будущего: вызовы для права» (16 сентября 2022 г., Ульяновск).

**Структура работы.** Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих десять параграфов, а также заключения, списка сокращений и условных обозначений и списка использованных источников.

## ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ И ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРА БУКСИРОВКИ

### 1.1 Понятие и предмет договора буксировки

Договор, являясь одним из фундаментальных понятий гражданского права, а также представляя из себя одну из древнейших правовых конструкций, со времен римского права выступает одним из источников возникновения обязательств (*ex contractu*) наряду с обязательствами из правонарушений (*ex delicto*). В соответствии с требованиями действующего законодательства для того, чтобы договор считался заключенным, необходимо согласовать его существенные условия, одним из которых непременно является условие о предмете договора.

Под предметом обязательства, которое происходит из договора, согласно мнения В.В. Витрянского, следует понимать те действия (или бездействие), которые соответствующая сторона обязательства должна совершить (или, соответственно, воздержаться от их совершения)<sup>1</sup>.

А.Ф. Пьянкова предлагает рассматривать предмет договора в двух смыслах: в узком – как объект договора, объект гражданских прав, в отношении которого заключается договор, и в широком смысле – как ключевые действия (или бездействие) по поводу объектов гражданских прав, которые должны совершить стороны договора (или, соответственно, воздержаться от их совершения)<sup>2</sup>. Также указанный автор применительно к толкованию условий договора, к которым относится и условие о предмете договора, обосновывая необходимость толкования условий договора, обращает внимание на концепцию ограниченной рациональности, которая подвергает сомнению то обстоятельство, что люди никогда не делают ничего,

---

<sup>1</sup> Брагинский, М. И., Витрянский В. В. Договорное право : общие положения. 4-е изд. Москва : Статут, 2020. С. 315-317.

<sup>2</sup> Пьянкова, А. Ф. Гражданское право: общие положения о договоре : учебное пособие / Пермский государственный национальный исследовательский университет. Пермь, 2020. С. 101.

что противоречило бы их интересам, поскольку участники договорного взаимодействия не всегда могут предвидеть все нюансы взаимоотношений, которые необходимо урегулировать в договоре, а «формулировки условий договора, на практике могут оказаться двусмысленными в определённых жизненных ситуациях»<sup>1</sup>. Изложенное в полной мере можно отнести к договору буксировки.

Содержащиеся в нормах действующего законодательства понятия, термины предназначены не только для специалистов, но и являются частью «обычного» языка. «Обыденное толкование существенно отличается от других способов реализации смысла правового текста. Поэтому законодатель, выражая свою мысль в тексте закона, должен учитывать его реальное понимание рядовыми реципиентами»<sup>2</sup>. В соответствии с толкованием слова «буксировать» в Толковом словаре русского языка В.И. Даля, «Буксировать – тащить по воде плавучую тяжесть или судно другим судном, гребным, парусным или паровым»<sup>3</sup>. В Толковом словаре русского языка С.И. Ожегова под термином «буксировать» понимается: «тянуть за собой на канате (другое судно, автомашину)»<sup>4</sup>.

Отметим, что понятие буксировки толкуется в приведенных источниках довольно узко. При этом, в первом варианте не берется во внимание возможность буксировки не только плавучих, но и других объектов. Во втором варианте не предусматривается возможность буксировки путем толкания буксируемого объекта.

В силу положений п. 1 ст. 154 ГК РФ договором является двух- или многосторонняя сделка. При этом сделка определяется, как действия, которые направлены либо на установление, либо на изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей (ст.153 ГК РФ). Пунктом первым ст. 420

---

<sup>1</sup> Пьянкова А. Ф. Указ. соч. С. 142 – 143.

<sup>2</sup> Воробьева, М. Е. Функционирование юридических терминов в обыденном сознании носителей русского языка // Вестник КемГУ. 2011. №3 (47). С. 174 – 180.

<sup>3</sup> Даль, В.И. Толковый словарь русского языка: иллюстрированное издание. Москва : Эксмо, 2018. С. 109.

<sup>4</sup> Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка: иллюстрированное издание / под ред. проф. Л.И. Скворцова. 27-е изд., испр. Москва : Издательство АСТ: Мир и Образование, 2018. С. 105.



ГК РФ договор определяется как соглашение. С учетом изложенного, договор с точки зрения закона – это, прежде всего, соглашение. Но нужно отметить, что не любое соглашение, влекущее указанные в п. 1 ст. 420 ГК РФ последствия, является договором. К примеру, соглашение о расторжении договора, которое в полной мере соответствует понятию, данному в п. 1 ст. 420 ГК РФ.

Как отметил М.И. Брагинский: «Объемы обоих понятий – «договор» и «соглашение» – не всегда совпадают. Если договор - это соглашение, то не всякое соглашение представляет собой договор»<sup>1</sup>.

Соотнеся понятие договора, приведенное в п. 1 ст. 420 ГК РФ и положения п. 1 ст. 88 КВВТ РФ, положения ст. 225 КТМ РФ можно отметить, что договором буксировки (в торговом мореплавании и на внутреннем водном транспорте) следует признать соглашение буксировщика (владельца одного судна) с владельцем другого судна или иного плавучего объекта (отправителя), в соответствии с которым у первого возникают обязанности своевременно и в сохранности отбуксировать буксируемый объект в пункт назначения и сдать его получателю, а у второго - предъявить соответствующий объект и оплатить буксировку.

Как уже отмечали, ГК РФ, к примеру, не определяет договор буксировки в качестве отдельного самостоятельного вида договора наряду с иными договорами, которым посвящены отдельные главы (параграфы) ГК РФ, такими как договор перевозки, договор транспортной экспедиции и др., таким образом, предполагая, вероятно, необходимость принимать для руководства общие положения, в том числе об обязательствах и о договоре, и не признавая, следовательно, специфику, отличающую договор буксировки от иных гражданско-правовых договоров. Нет норм, посвященных договору буксировки в транспортных уставах (железнодорожного транспорта,

---

<sup>1</sup> Брагинский, М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. 1. Общие положения. С. 147.

автомобильного транспорта). Специальные нормы, посвященные договору буксировки, содержатся только в КТМ РФ и КВВТ РФ.

Впрочем, следует обратить внимание на то, что буксировка на водном транспорте не ограничивается только исключительно ситуацией, когда в качестве буксировщика выступает исключительно объект водного транспорта. В частности, п. 52.22.11 Общероссийского классификатора продукции по видам экономической деятельности включает в себя, кроме прочего, «услуги по буксировке судов по каналам, оказываемые *прочими средствами, кроме буксирных судов, например, тракторной или локомотивной тягой*»<sup>1</sup>, а § 73 Прейскуранта № 14-01. Тарифы на перевозки грузов и буксировку плотов речным транспортом предусматривает расценки «За подъем судов **туером** на Казачинском пороге р. Енисей»<sup>2</sup>.

Вместе с тем, объективная действительность свидетельствует о том, что буксировка автомобильным транспортом осуществляется повсеместно, а многочисленные случаи такой буксировки наблюдаются постоянно. Соответственно, в процессе такого перемещения (при котором буксировка не только технический способ перемещения объекта, но и соответствующее взаимодействие субъектов гражданского права) складываются различные ситуации, которые могут быть связанные с повреждением и буксирующего и буксируемого, а также иных объектов, и, кроме того, могут возникать вопросы, связанные с возложением ответственности за причиненный вред, а также различные вопросы, складывающиеся в области страхования и другие.

Пунктами 20.1 – 20.4 Правил дорожного движения предусмотрена возможность буксировки как методом частичной погрузки, так и возможность

---

<sup>1</sup> ОК 034-2014 (КПЕС 2008). «Общероссийский классификатор продукции по видам экономической деятельности» (утв. Приказом Росстандарта от 31.01.2014 № 14-ст) (ред. от 15.12.2023) // СПС КонсультантПлюс.

<sup>2</sup> Прейскурант № 14-01. Тарифы на перевозки грузов и буксировку плотов речным транспортом. Тарифное руководство № 1-Р (утв. Постановлением Госкомцен СССР от 27.03.1989 № 273). Москва : Прейскурантиздат, 1989. 495 с.

осуществления буксировки другого транспортного средства на жесткой или гибкой сцепке<sup>1</sup>.

Соответственно, возникает вопрос, регулируется ли такая буксировка по своему существу договором буксировки, или же мы имеем дело с договором перевозки грузов, иным гражданско-правовым договором, в т.ч. смешанным. При этом имеется большая разница между буксировкой автомобиля посредством гибкой сцепки и методом частичной погрузки, в т.ч. с точки зрения управления буксировкой и участия в ней владельца буксируемого объекта.

Нельзя не обратить внимание также на положения об административной ответственности за нарушение правил буксировки, зафиксированные в ст. 12.21 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ)<sup>2</sup>. Можно привести многочисленные примеры разрешения соответствующих возникающих в связи с буксировкой споров из практики арбитражных судов и судов общей юрисдикции.

При таких обстоятельствах, возникает необходимость определить особенности, а также основные отличия, присущие договору буксировки, от смежных договоров в обозначенной сфере исследования, таких как перевозки грузов, транспортной экспедиции, а также договора аренды транспортных средств. Также стоит задача определения наличия (отсутствия) необходимости в выделении договора буксировки в ГК РФ, т.е. специально регулировать отношения, возникающие при буксировке с помощью общих для всех видов буксировки положений, закрепляемых в ГК РФ.

Как отметил М.И. Брагинский: «... Кроме того, при всем значении водной буксировки область использования буксировки не ограничивается

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ «О Правилах дорожного движения» от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 02.06.2023) (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 02.06.2023.

<sup>2</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 25.12.2023.

морем или рекой. Хотя гораздо реже, но к буксировке прибегают и на других видах транспорта»<sup>1</sup>. В качестве примера буксировки иных объектов помимо водных он приводит осуществление буксировки аэростата с помощью самолета, и возможность буксировки с помощью электровоза или железнодорожного состава или другого электровоза<sup>2</sup>.

В юридической литературе В. А. Микрюковым и Г. А. Микрюковой обращалось внимание также и на нормативное отражение буксировочного процесса применительно к воздушному транспорту<sup>3</sup>. В научной литературе присутствуют примеры, когда в определении договора буксировки авторами учитывается способность буксировать что-то другое, помимо плавучих объектов. Так, С. Ю. Морозов приводит определение: «По договору буксировки владелец одного транспортного средства обязуется переместить другое транспортное средство либо плавучий объект на определенное расстояние и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а владелец перемещаемого (буксируемого) объекта обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить ее»<sup>4</sup>. Определение такого же содержания приведено в учебнике «Транспортное право. Общая часть» под редакцией Н.А. Духно., А.И. Землина<sup>5</sup>.

П.А. Луценко отмечает, что услуга по буксировке имеет широкое распространение и встречается буксировка сломанного автомобиля, буксировка вагонов, и приводит определение договора буксировки, аналогичное вышеприведенному<sup>6</sup>.

Вместе с тем, приводимые в научной литературе определения не всегда учитывают, что буксировать можно не только морские и речные суда или другие плавучие объекты. К примеру, в подготовленном коллективом кафедры гражданского права Московского государственного университета

---

<sup>1</sup> Брагинский, М.И. Указ. соч. С. 293.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Микрюков, В.А., Микрюкова Г.А. Проблемы договора буксировки // Хозяйство и право. 2018. №6. С. 35 -36.

<sup>4</sup> Морозов, С.Ю. Указ. соч. С. 184-185.

<sup>5</sup> Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И.Землин. Москва : Юридический институт МИИТа, 2017. С. 205.

<sup>6</sup> Луценко, П.А. Транспортное право : учеб. пособие. Воронеж : ФГБОУ ВО Воронежский ГАУ, 2015. С.102.

им. М.В. Ломоносова учебнике Российского гражданского права буксировка рассматривается в качестве способа для транспортировки (перемещения) объекта лишь на водном транспорте (морском и внутреннем водном)<sup>1</sup>.

Общим недостатком приводимых определений является то обстоятельство, что такие определения не учитывают присущую буксировке специфику способа перемещения, а буксируемому объекту соответствующих свойств, хотя на такую специфику также в правовой литературе обращалось внимание и высказывалось справедливое мнение о том, что «От перевозки буксировка принципиально отличается тем, что при ее осуществлении изменение пространственного положения объекта производится тягой, прилагаемой к нему извне, либо методом толкания»<sup>2</sup>.

В целях дальнейшего анализа надо установить, что является объектом буксировки, а что составляет предмет договора буксировки для выяснения правовой природы соответствующего договора.

Договор, исходя из общего правила, будет считаться заключенным при достижении сторонами соглашения по всем его существенным условиям, в число которых всегда без исключения включено условие о предмете договора (ст. 432 ГК РФ).

Применительно к договору возмездного оказания услуг относительно давно была сформулирована в судебной практике правовая позиция (п. 1 Информационного письма Президиума ВАС РФ от 29 сентября 1999 № 48), согласно которой такой договор является заключенным в том случае, когда в таком договоре «перечислены действия, которые обязан совершить исполнитель, либо указана деятельность, которую он обязан осуществить»<sup>3</sup>.

Конституционный суд РФ в качестве условия о предмете такого договора называет условие, в котором «названо совершение определенных

---

<sup>1</sup> Российское гражданское право : учебник : в 2 т. Т. II : Обязательственное право / отв. ред. Е. А. Суханов. 2-е изд., стереотип. Москва : Статут, 2011. С. 757.

<sup>2</sup> Микрюков, В. А., Микрюкова Г. А. Проблемы договора буксировки // Хозяйство и право. 2018. №6. С. 35.

<sup>3</sup> Морозов, С. Ю. Указ. соч. С. 184-185.

<sup>3</sup> Информационное письмо Президиума ВАС РФ от 29.09.1999 № 48 «О некоторых вопросах судебной практики, возникающих при рассмотрении споров, связанных с договорами на оказание правовых услуг» // СПС Консультант Плюс, 2023.

действий или осуществление определенной деятельности исполнителем» (пункт 3.1 постановления)<sup>1</sup>. Судебная практика также свидетельствует о том, что предметом договора могут быть основные действия сторон в отношении определенного объекта (имущества), которые определяют цель заключения договора.

Необходимо отметить, в практике заключения договоров, а также и при определении понятия договора объект и предмет договора, как правило, приводятся вместе, что вполне объяснимо, так как для того, чтобы сторонам согласовать конкретное условие о предмете договора, являющееся существенным, имеется необходимость точного отражения как материального объекта, относительно которого договариваются стороны (в случае с буксировкой – буксируемого объекта) так и обязательства сторон.

С учетом изложенного, в качестве объекта буксировки следует рассматривать конкретный материальный объект (вещь), в отношении которого производятся соответствующие действия, т.е. тот объект материального мира, относительно которого и складываются правоотношения, регулируемые договором.

О.С. Иоффе при определении в договорном правоотношении материального объекта, а также при определении юридического объекта складывающего правоотношения, определял в качестве первого - то, что буксируют, определяя в качестве второго - саму деятельность по буксировке<sup>2</sup>. Таким образом, О.С. Иоффе называет юридическим объектом договорного правоотношения договора – предмет договора, как это отражено в законодательстве и судебной практике.

---

<sup>1</sup> Постановление Конституционного Суда РФ от 23.01.2007 № 1-П «По делу о проверке конституционности положений пункта 1 статьи 779 и пункта 1 статьи 781 Гражданского кодекса Российской Федерации в связи с жалобами общества с ограниченной ответственностью "Агентство корпоративной безопасности" и гражданина В.В. Макеева» // СПС Консультант Плюс, 2023.

<sup>2</sup> См. Иоффе, О. С. Обязательственное право. Москва : Юрид. лит. , 1975. С. 633.

В целях определения материального объекта договорного правоотношения (объекта буксировки), необходимо, в первую очередь, выяснить, что составляет понятие «транспортное средство».

Как следует из п. 11 ст. 1 Федерального закон «О транспортной безопасности» (далее – ФЗ «О транспортной безопасности») как транспортные средства рассматриваются «устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами»<sup>1</sup>. Также в соответствующих положениях ФЗ «О транспортной безопасности» содержится конкретный перечень, в который входят транспортные средства, относящиеся к автомобильному, воздушному, водному, железнодорожному видам транспорта.

В силу положений ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», под транспортным средством понимается «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем»<sup>2</sup>. В Правилах дорожного движения как транспортное средство (механическое) понимается «транспортное средство, приводимое в движение двигателем»<sup>3</sup>. Что касается норм уголовного права, то в числе механических транспортных средств, упоминаются наряду с автомобилями трамваи, трактора и самоходные машины (примечание 1 к ст. 264 Уголовного кодекса РФ (далее – УК РФ))<sup>4</sup>. В нормах КоАП РФ к транспортным средствам также помимо автотранспортных и прицепов к ним отнесены трактора и самоходные машины (глава 12 КоАП РФ).

---

<sup>1</sup> Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 24.07.2023.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. ст. 4873 ; 2024. № 1 (часть I). Ст. 6.

<sup>3</sup> Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ.1993. № 47. Ст. 4531 ; 2023. № 23 (Часть II). Ст. 4211.

<sup>4</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2023) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954; 2023. № 52. Ст. 9522.

Согласно ст. 1 Федерального закона от 25 апреля 2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»<sup>1</sup> (далее – ФЗ «Об ОСАГО») «транспортное средство – это предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования устройство».

Осуществляя анализ в совокупности приведенных понятий и определений транспортного средства, отраженных в положениях действующего законодательства и указанных выше, необходимо обратить внимание на отсутствие единого для разных нормативно-правовых актов содержания понятие «транспортное средство» и, различие соответствующих понятий в зависимости от того, к какой сфере регулирования оно относится. При этом, ГК РФ указанное понятие использует, к примеру, в нормах, посвященных аренде транспортных средств (параграф 3 гл. 34 ГК РФ), или в нормах, посвященных регулированию отношений при перевозке (гл. 40 ГК РФ). Однако ГК РФ содержание понятия «транспортное средство» не раскрывает. При этом цивилистами обосновано приводилась позиция о имеющейся целесообразности сформулировать понятие «транспортное средство» в гл. 40 ГК РФ<sup>2</sup>.

В целях формулирования понятия транспортного средства (которое нас интересует в особенности применительно к договору буксировки) разными авторами неоднократно обращалось внимание на разногласия, возникающие в процессе анализа правовой природы такого действия как перемещение порожнего вагона. Опосредуется ли такое перемещение договором перевозки или договором буксировки, и соответственно, как следует рассматривать такой материальный объект в этом случае как порожний вагон, является ли он грузом или транспортным средством, или может быть чем-то иным, к примеру «грузом на колесах»?

---

<sup>1</sup> Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 № 40-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720; 2024. № 1 (часть I). Ст. 16.

<sup>2</sup> См.: Бажина, М. А. Понятие "транспортное средство" в транспортном праве // Транспортное право. 2017. № 1. С. 10-13.



В ст. 2 УЖТ РФ содержится ряд некоторых понятий, имеющих значение для транспортного процесса, таких как перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель, а также понятия груза, перевозочного документа<sup>1</sup>, исходя из содержания которых с одной стороны перемещение грузового порожнего вагона рассматривается в УЖТ РФ как перевозка, но при этом, с другой стороны, такой вагон не входит в понятие груза, а упоминается наряду с ним. Грузом же признается объект, который принят как раз для перевозки в грузовых вагонах и (или) контейнерах.

Сложно не признать, что грузовой вагон никаким образом не может быть перевезен внутри другого вагона или тем более контейнере, что является очевидным с учетом его физических характеристик, и такой объект является по своему назначению транспортным средством, поскольку для перевозки в нем иных объектов и предназначен. Соответствующее подтверждение правовой позиции, согласно которой грузовой порожний вагон надлежит причислять к транспортным средствам, а не относить к грузу, находится в ряде других правовых актов нормативного характера.

Например, в ст. 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»<sup>2</sup> (далее – ФЗ «О ж/д транспорте») грузовые вагоны наряду с пассажирскими вагонами, локомотивами отнесены к железнодорожному подвижному составу.

Под перевозчиком в ст. 2 ФЗ «О ж/д транспорте» понимается лицо, «принявшее в соответствии с заключенным договором обязанности по доставке вверенного груза (а также по доставке пассажира, багажа, грузобагажа) из пункта отправления в согласованный пункт назначения, а применительно к грузу, багажу или грузобагажу - также обязанности по их выдаче получателю». Обязанности по перевозке грузового порожнего вагона здесь не упоминаются.

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170 ; 2023. № 43. Ст. 7602.

<sup>2</sup> Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.06.2023) // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 169 ; 2023. № 25. Ст. 4410.

Включение в число транспортных средств грузового порожнего вагона не противоречит вышеприведенным определениям транспортных средств, которые были даны в соответствующих нормативно-правовых актах. Например, в ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» под транспортным средством понимается «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нём»; ст. 1 ФЗ «О транспортной безопасности» использует определение: «устройство, предназначенное для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств»; «предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования устройство» (Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»).

С учетом изложенного, подводя итоги проведенного анализа по вопросу отнесения порожнего грузового вагона к грузу или транспортному средству, следует выбрать второй вариант. Но при этом заметим, что, если речь идет о договоре буксировки, то транспортное средство как буксируемый объект может быть и несамоходным, к каковым и следует относить грузовой порожний вагон.

Понятию транспортного средства в правовой литературе уделяется внимание, в т.ч. и понятию «транспортного средства», к которому обращаются цивилисты в своих публикациях и в диссертационных исследованиях в данной сфере.

Так, М.А. Бажина, отмечая, что понятие «транспортное средство» выступает ключевым при решении вопроса об отнесении соответствующего договора к транспортным, а использование транспортного средства служит одним из признаков, отличающих транспортные договоры, приходит к выводу, что в действующем законодательстве содержание понятия «транспортное средство» отличается в зависимости от того, в какой области и для каких целей применяется. При этом в качестве наиболее подходящего

определения «транспортного средства» рассматривает определение транспортного средства, которое приведено в Федеральном законе «О транспортной безопасности», т.е. как устройства, предназначенного для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств.<sup>1</sup>

С.Н. Чмырев под понятием «транспортные средства» понимает «любые средства транспорта общего пользования, предназначенные удовлетворять потребности населения и общественного производства в перевозках»<sup>2</sup>. М.В. Барышников определяет транспортное средство как «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нём, а также тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины».<sup>3</sup>

Необходимо отметить, что приведенные определения не отражают то обстоятельство, что транспортное средство может быть несамоходным, но, давая определение транспортного средства применительно к договору буксировки, указанное обстоятельство представляется важным.

Указанная проблема учитывается в приводимом В. А. Сапегой определении транспортного средства применительно к перевозке: «Под транспортным средством понимается способное передвигаться (движимое) сложное техническое устройство, приводимое в движение внутренними или внешними источниками энергии, и предназначенное для перемещения в пространстве людей и материальных объектов по путям сообщения,

---

<sup>1</sup> Бажина, М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации : диссертация ... доктора юридических наук: 5.1.3. / [Место защиты: ФГБОУ ВО «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева»]. Екатеринбург, 2022. С. 218 – 226.

<sup>2</sup> Чмырев, С. Н. Понятие транспортных средств и правовая основа государственной регистрации транспортных средств // Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии. 2021. № 7-2. С. 118.

<sup>3</sup> Барышников, М. В., Костенников М. В., Елисеев А.В. К вопросу о понятии "транспортное средство" в российском законодательстве // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1(2). С. 65.

соответствующим конкретному виду транспорта»<sup>1</sup>. Вместе с тем, данное определение представляется излишне сложным, и, решая одни вопросы, порождает другие, в частности, вопросы о том, что означает «внутренние и внешние источники энергии», поскольку к приводимым за счет внешнего источника энергии сложным техническим устройствам можно отнести транспорт, приводимый в движение за счет внешнего источника электрической энергии, который, тем не менее, является самоходным. Также под понятие внешнего источника энергии подходит и энергия солнца.

Д. С. Федотова, отмечая необходимость отнесения к транспортным средствам трубопроводного транспорта (несамоходного и недвижимого), приводит мнение о том, что как транспортное средство нужно понимать «техническое устройство, способное с помощью энергии заставлять двигаться иные тела в пространстве».<sup>2</sup>

Но, полагаем, что данная позиция, достоинством которой является обращения внимание на свойства при перемещении иных объектов двигаться/не двигаться самого транспортного средства, порождает такие же вопросы как и вышеприведенное, не отражает самого назначения транспортного средства, не применимо к договору перевозки и также слишком широко, поскольку под такое техническое устройство, обладающее соответствующей способностью за счет энергии приводить в движение иные тела, подходят, к примеру, и гальванические элементы, являющиеся независимыми источниками электроэнергии, и различные подъемные механизмы и многое другое.

Соответственно, с учетом обоснованных правовых позиций и приведенного анализа, возможным было бы определить «транспортное средство» как предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования самоходное или несамоходное устройство. Но в данном случае,

---

<sup>1</sup> Сапега, В. А. Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности : диссертация ... кандидата юридических наук. Ульяновск, 2023. С. 23.

<sup>2</sup> Федотова, Д. С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа : диссертация ... кандидата юридических наук. Ульяновск, 2020. С. 36.

включая в определение транспортного средства «несамоходное устройство», необходимо определить, что вообще следует понимать под «устройством» и не будет ли в данном случае транспортное средство определяться излишне широко, включая, к примеру такие предметы материального мира как строительная или садовая тачка, или другие предметы, приводимые в движение за счет мускульной силы человека.

Само по себе слово «устройство» достаточно многозначное, которое используется и для обозначения расположения (соотношения) частей чего-либо, и для обозначения государственного (общественного) порядка, и для обозначения сложного прибора, механизма, и для обозначения действия (к примеру, устройство на работу) и т.д. Так, в толковых словарях в качестве одного из значений слова «устройство» приводится «техническое сооружение, механизм, машина, прибор»<sup>1</sup>.

Конкретное значение слова реализуется в контексте соответствующего предложения или фрагмента текста, соответственно в контексте предлагаемого определения транспортного средства как предназначенного для перевозки людей, грузов или оборудования самоходного или несамоходного устройства, очевидной является реализация значения слова «устройство» именно как машины, механизма и т.п. и не требует дополнительного уточнения. Но применительно к обозначенной проблеме излишней широты определения уточнение все-таки требуется в целях исключения таких предметов материального мира как строительная или садовая тачка.

С учетом изложенного предлагается определение понятия «транспортное средство» как предназначенного для перевозки людей, грузов или оборудования самоходное устройство или несамоходное устройство, приводимое в движение с помощью самоходного.

Необходимо обратить внимание, что в правовой литературе приводилось мнение, что несамоходные транспортные средства не могут

---

<sup>1</sup> Ожегов, С. И. Указ. соч. С.958.

относиться к объектам буксировки<sup>1</sup>. Но такая позиция представляется непоследовательной и противоречивой, поскольку в данном случае необходимо было бы исключить возможность буксировки грузового порожнего вагона. И, кроме того, возможна буксировка не только транспортных средств, но и в силу положений действующего законодательства, иных несамоходных объектов, в частности, плота, буксировка которого законом урегулирована, к примеру, в статье 90 КВВТ РФ определены обязанности отправителя плотов, связанные с формированием и переформированием плотов, ремонтом и др. С учетом изложенного, представляется, что никаким образом несамоходные транспортные средства из объектов буксировки исключать нельзя, а принципиальные особенности следует искать не в способностях объекта буксировки к управляемости им, а в обязанностях сторон, в частности, владельца буксируемого объекта (отправителя) в процессе осуществления буксировки и соответствующем распределении обязанностей на стадии подготовки к буксировке.

М.А. Бажина полагает, что понятием «транспортное средство» должны охватываться все составляющие транспортного средства, с помощью которого возможно выполнение перевозки»<sup>2</sup>, справедливо обращая внимание на положения ст. 2 Закона № 17-ФЗ, в которой в понятие железнодорожного транспорта включается и железнодорожный подвижной состав, и отмечает, что «в железнодорожных перевозках транспортное средство в силу технических особенностей представляет собой некий комплекс, состоящий из механизма, направленного на осуществление локомотивной тяги, а также вагонов, которые выступают в виде емкостей, в которые помещаются грузы для их перемещения с помощью локомотивной тяги»<sup>3</sup>.

Указанное определение является справедливым для перевозки, но применительно к буксировке не учитывает, что транспортное средство, хотя и

---

<sup>1</sup> Микрюков, В. А., Микрюкова Г. А. Проблемы договора буксировки // Хозяйство и право. 2018. №6. С. 36.

<sup>2</sup> Бажина, М. А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации: диссертация ... доктора юридических наук. Екатеринбург, 2022. С.229.

<sup>3</sup> Бажина, М. А. Там же. С.229.

предназначенное для перемещения с помощью него людей и грузов, может перемещаться и без груза, а в качестве объекта буксировки, и в таком случае грузовой порожний вагон может рассматриваться не просто как составная часть транспортного средства, включающего локомотив, а именно как самостоятельный объект, который перемещается путем тяги таким локомотивом. Изложенное подтверждает мнение о том, что грузовой порожний вагон, обладающий способностью к перемещению путем тяги или толкания, может выступать в качестве объекта буксировки независимо погрузки на него иного объекта.

Представляется спорным утверждение В.Ф. Мешера о том, что «правоотношения по буксировке груза имеют место лишь, когда осуществляется буксировка грузов как таковая, а не буксировка судов, хотя бы на последних находился груз»<sup>1</sup>, так как в этом случае не происходит изменение существа правоотношений его участников в зависимости от факта размещения (не размещения) на буксируемом судне какого-либо иного материального объекта.

Также необходимо отметить недостаточность применения термина «переместить» при формулировании определения договора буксировки с точки зрения раскрытия и отражения существа буксировки, а именно отражения присущего буксируемому объекту особого свойства - способности быть перемещенным под воздействием буксирующего объекта. Перемещение объектов материального мира производится разнообразными способами, в т.ч. путем погрузки одного объекта на другой, но, что касается буксировки как способа перемещения, то она обладает определенной спецификой, а именно осуществляется путем тяги либо путем толкания, то есть способом, при котором в обязательном порядке реализуются особые свойства буксируемого объекта, такие как плыть или катиться, а также удерживаться в воздухе.

---

<sup>1</sup> См.: Мешера, В. Ф. Морское право. Москва : Издательство «Морской транспорт», 1963. Вып. VI. С. 7.

На специфику процесса буксировки обращалось внимание в правовой литературе. К примеру М.К. Петров отметил, что «Буксировать – это при помощи тяги осуществлять перемещение плавучей единицы. Таким образом, сущность процесса морской буксировки состоит в перемещении морским путем буксируемого объекта при помощи тяги – буксира»<sup>1</sup>. А.Д. Кейлин указал, что «сущность операции буксировки состоит в том, что тяга буксира используется для того, чтобы при ее посредстве осуществить перемещение на море.....»<sup>2</sup>. О.С. Иоффе также отметил, что «с технической точки зрения буксировать (тянуть или толкать) – значит перемещать при помощи самоходного транспортного средства какой-либо находящийся за его пределами объект.»<sup>3</sup>.

Исходя из приведенных правовых позиций, доводов о специфике буксировки с учетом особенностей способа перемещения буксируемого объекта, позволяющих отличить буксировку от иных видов перемещения, в частности, от перевозки грузов, представляется нужным учесть такие особенности буксировки и ее специфику и при формулировании определения договора буксировки. В этой связи предлагается следующая формулировка, отражающая также возможность перемещения объектов посредством буксировки разными видами транспорта, в т.ч. водного, автомобильного, железнодорожного и воздушного<sup>4</sup>:

«По договору буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется переместить посредством тяги или толкания другое транспортное средство или иной обладающий свойствами плыть, катиться или удерживаться в воздухе объект на определенное расстояние и сдать его получателю, а другая

---

<sup>1</sup> Петров, М. К. Правовые вопросы буксировки. Москва : Государственное издательство водного транспорта, 1954. С.9.

<sup>2</sup> Кейлин, А. Д. Советское морское право. Москва : Государственное издательство водного транспорта, 1954. С. 252-253.

<sup>3</sup> Иоффе, О.С. Обязательственное право. Москва : Юридическая литература, 1975. С. 632.

<sup>4</sup> Анализ по видам приведен в главе второй настоящей работы.



сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку»<sup>1</sup>.

## **1.2 Возникновение и развитие договора буксировки в отечественном праве.**

### **Соотношение договора буксировки с иными договорными обязательствами**

Не представляется возможным достигнуть цели проведения полноценного анализа соотношения договора буксировки с иными договорными обязательствами применительно к положениям действующих нормативно-правовых актов и к сложившейся судебной практике, связанной с правовым регулированием отношений, возникающих в связи с буксировкой, не затрагивая историко-правовой аспект выделения договора буксировки как самостоятельного гражданско-правового договора. Проводя, указанный анализ, будем придерживаться определенной периодизации с учетом специфики исследуемого вопроса, а также учитывать, что история гражданского законодательства России в отличие от гражданского права значительно более короткая, поэтому исследование памятников права, относящихся к более раннему периоду, таких как Русская Правда<sup>2</sup>, а также Судебники XV-XVI веков<sup>3</sup> и Уложение 1649 года<sup>4</sup> не позволит проследить обособление договора буксировки как самостоятельного гражданско-правового договора.

В качестве отправной точки истории гражданского законодательства предлагается использовать Свод законов Российской империи (далее – Свод законов, Свод)<sup>5</sup>, подготовленный в начале XIX века российским

---

<sup>1</sup> Определение отражено во введении к настоящему исследованию.

<sup>2</sup> Русская правда в четырех редакциях : По спискам Археографическому, Троицкому и князя Оболенского : С доп. и вариантами из других списков / изд. В. Сергеевич. Санкт-Петербург : тип. Стасюлевича, 1904. 51 с.

<sup>3</sup> Российское законодательство X – XX веков : в девяти томах. Том 2 : Законодательство периода образования и укрепления Русского централизованного государства / под общей ред. О.И. Чистякова; отв. ред. тома А. Д. Горский. Москва : Юридическая литература, 1985. 520 с.

<sup>4</sup> Соборное уложение 1649 года. Законодательство царя Алексея Михайловича / сост. В. А. Томсинов; МГУ, юрид. фак. Москва : Зерцало, 2011. 421 с. (Русское юридическое наследие).

<sup>5</sup> Свод законов Российской Империи. Полный текст всех 16 томов, согласованный с последним продолжениями, постановлениями : в 5 книгах + Алфавитный указатель / сост. Н.П. Балканов, С.С. Войт и

общественным и государственным деятелем Михаилом Михайловичем Сперанским. До указанной кодификации гражданское право представляло собой разрозненные правовые нормы.

Свод законов был впервые напечатан в 1832 году, а введен в действие с 1 января 1835 года Манифестом от 31 января 1833 года. Как можно заметить, Свод законов являлся объемным документом, а официальные переиздания были нечастыми, поэтому появлялись неофициальные издания Свода. На сайте <https://civil.consultant.ru/code/> размещено неофициальное издание Свода законов Российской империи, выпущенного в пяти книгах в Санкт-Петербурге в 1912 году. Редактором и автором примечаний к указанному изданию является юрисконсульт Министерства юстиции и преподаватель гражданского судопроизводства в Императорском училище правоведения И.Д. Мордухай-Болтовский.

В Своде законов отсутствует какое-либо упоминание о договоре буксировки, но и договор перевозки не рассматривается в Своде законов как договор отдельного вида. В статье 1737 Свода законов (том X, часть 1) дано определение договора подряда (одновременно указывается - поставки) как договора, в рамках которого на одну из сторон возлагается обязанность «исполнить своим иждивением предприятие, или поставить известного рода вещи»<sup>1</sup>, а на другую сторону - «учинить за то денежный платеж»<sup>2</sup>.

В статье 1738 Свода законов приводятся разновидности договора подряда или поставки в зависимости от их предмета и указывается, что предметом подряда или поставки могут быть:

«1) постройка, починка, переделка и ломка зданий и вообще производство всяких работ;

---

В.Э. Герценберг ; под редакцией и с примечаниями И.Д. Мордухай-Болтовского. Санкт-Петербург : Русское Книжное Товарищество «Деятель»,1912. Текст : электронный // СПС КонсультантПлюс : [сайт]. URL : [https://www.consultant.ru/edu/student/download\\_books/book/svod\\_zakonov\\_rossijskoj\\_imperii\\_tom\\_i/](https://www.consultant.ru/edu/student/download_books/book/svod_zakonov_rossijskoj_imperii_tom_i/) (Дата обращения : 12.02.2024).

<sup>1</sup> Свод законов Российской империи. Т. 10. Часть 1 /под редакцией и с примечаниями И.Д. Мордухай-Болтовского. Санкт-Петербург, 1912. 384 с. Текст : электронный // СПС КонсультантПлюс : [сайт]. URL : <https://civil.consultant.ru/code/>. (Дата обращения : 12.02.2024).

<sup>2</sup> Там же.

- 2) поставка материалов, припасов и вещей;
- 3) перевозка людей и тяжестей, сухим путем и водою»<sup>1</sup>.

Перечень не является закрытым.

Таким образом, договор перевозки рассматривался Сводом законов как один из видов договора подряда, и не признавался в качестве отдельного (самостоятельного) договора. Следует обратить внимание на тот факт, что в правовой литературе соответствующего времени договор перевозки все-таки рассматривался как самостоятельный договор и получил соответствующую оценку.

К примеру, П.П. Цитович, выделяя большое значение перевозки товаров, указал, что обращение товаров обыкновенно требует их перемещения<sup>2</sup>. Он также заметил, что «переход товаров с места на место происходит через договор перевозки (транспорта)»<sup>3</sup>. К.П. Победоносцев также отмечал особо важное значение в условиях усиления передвижения товаров договора перевозки (фрахтового)<sup>4</sup>. Г.Ф. Шершеневич определял соответствующий договор как «соглашение, в силу которого одна сторона, перевозчик обязуется за вознаграждение доставить принятые ею от другой стороны, отправителя, вещи, сухим путем или водою, своими средствами передвижения, в назначенное место, где и сдать определенному лицу, получателю»<sup>5</sup>. Он также указал на невозможность отнесения к договору перевозки «найма парохода для буксирования баржей, груженых и находящихся в ведении самого грузохозяина или его служащих», полагая, что такой договор является договором личного найма<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Там же.

<sup>2</sup> Цитович, П. П. Очерк основных понятий торгового права / орд. професс. Императорского Университета Св. Владимира П. Цитович. Киев : Типография И.Н. Кушнера и Ко, 1886. С.3.

<sup>3</sup> Цитович, П.П. Указ. соч. С. 189-190.

<sup>4</sup> Победоносцев, К. П. Курс гражданского права. Третья часть : Договоры и обязательства / Сочинение К. Победоносцева, почетного члена университетов Московского, С-Петербургского и Казанского. Санкт-Петербург : Типография Министерства путей сообщения (А. Бенке), 1880. С 418.

<sup>5</sup> Шершеневич, Г. Ф. Учебник торгового права. 9-е изд. (второе посмертное). Москва : Московское научное издательство, 1919. С. 236.

<sup>6</sup> Там же. С. 316-317.

По поводу указанной точки зрения М.И. Брагинский заметил: «оставался открытым вопрос о природе такого договора, по которому владельцу буксируемого объекта противостоит не физическое, а юридическое лицо, к примеру, пароходное общество, т.е. когда отношения сторон заведомо не носили личного характера»<sup>1</sup>. Д.И. Мейер относил перевозку к договору подряда, указывая, при этом, что подряд близко подходит к личному найму<sup>2</sup>.

Таким образом, в Своде законов договор буксировки не упоминается, договор перевозки также не имеет регулирования в качестве отдельного вида гражданско-правового договора. Но изложенное не означает что отношения, возникающие при буксировке, не подвергались регулированию правовыми актами. К примеру, Министром Путей Сообщения К.Н. Посьет 16 июля 1879 года были утверждены Правила буксирования судов и гонок и сплава гонок по р. Неве между городом Шлиссельбургом и Рожовскою пристанью в С.-Петербурге<sup>3</sup>. По указанным правилам речные суда, барки и гонки, следующие на буксире, составляют буксирный воз (параграф 1). Хозяева пароходов отвечают за прочность буксирных причалов, подаваемых с пароходов (параграф 2). По управлению буксируемым судном рулевой исполняет только приказание капитана, шкипера или лоцмана буксируемого парохода (параграф 4).

Согласно постановления Комитета Министров от 10 октября 1878 г. за № 1507, Высочайше утвержденного 26 октября 1878 г. и объявленного в приказ Управляющего Морским Министерством от 6 декабря 1878 г. за № 139,

---

<sup>1</sup> Брагинский, М.И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта : монография. Москва : Статут, 2011. 910 с. URL: <https://www.studentlibrary.ru/book/ISBN9785835407521.html>. Режим доступа: ЭБС "Консультант студента"; по подписке. ISBN 978-5-8354-0752-1.

<sup>2</sup> См.: Мейер, Д. И. Русское гражданское право / Чтения Д.И. Мейера, изданные по запискам слушателей ; под ред. А. Вицына. 3-е изд., исправленное согласно определениям новейшего законодательства. Санкт-Петербург : Издание Николая Тиблена, 1864. С. 609.

<sup>3</sup> Полное собрание законов Российской Империи. Собрание второе. Том 54. Отделение 2. Санкт-Петербург : Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1981. С.35. Текст : электронный // Руниверс : [сайт]. URL: [www.runivers.ru](http://www.runivers.ru). (Дата обращения : 11.02.2024).

Главным Командиром Кронштадского порта утверждены Правила о стоянке и плавании судов в гаванях и на и рейдах Кронштадтского порта<sup>1</sup>.

В соответствии с параграфом 8 указанных Правил буксируемым пароходам допускается вести на буксире по рейдам не более трех судов, причем буксирующие пароходы на пространстве от поворотного голика у военного угла до входных бочек на большом рейде не должны друг друга обгонять и идти рядом, а обязаны держаться один от другого на расстоянии не менее 150 саженьей. Параграфом 9 Правил было установлено, что на пароходе, идущем с буксиром, вывешивается днем красный шар на мачте или флагштоке по середине судна, а ночью – два ярких белых марсовых огня, один над другим.

В 1882 году началась разработка проекта Гражданского уложения Российской Империи (далее – Гражданское уложение)<sup>2</sup>. В научной литературе отмечается, что гражданское право Российской империи конца XIX - начала XX в. развивалось в контексте рыночной парадигмы, и разработчики Гражданского уложения столкнулись с похожей проблемой, что и современные правоведы - с проблемой создания с нуля систематизированного гражданского законодательства, удовлетворяющего нуждам развивающегося рыночного оборота<sup>3</sup>.

В проекте Гражданского уложения в книге V были выделены главы V «Имущественный найм», XI «Личный найм», X «Подряд» и XI «Перевозка». Как следует из содержания ст. 277 проекта Гражданского уложения «по договору имущественного найма наймодаель обязуется предоставить

---

<sup>1</sup> Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. 1879. Второе полугодие. № 092. Ст. 525-533. Текст : электронный // Электронная библиотека Белинки : [сайт]. URL : [www.elib.ugaic.ru](http://www.elib.ugaic.ru) (Дата обращения : 11.02.2024).

<sup>2</sup> Гражданское уложение : в 5-и кн. Книга пятая. Обязательства. Том I. С объяснениями. - Санкт-Петербург, Государственная типография, 1899. 222 с. Текст : электронный // СПС Гарант : [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/6703180/>(Дата обращения : 11.02.2024).

<sup>3</sup> Опыты цивилистического исследования: сборник статей / И.И. Акимова, В.А. Волгина, А.А. Громов и др.; рук. авт. кол. и отв. ред. А.М. Ширвиндт, Н.Б. Щербаков. Москва : Статут, 2019. Вып. 3: специальный выпуск к юбилею профессора Евгения Алексеевича Суханова. 374 с.

нанимателю временное пользование определенным имуществом за условленное вознаграждение»<sup>1</sup>.

В ст. 393 проекта Гражданского уложения указано: «По договору личного найма нанявшийся обязуется за вознаграждение (рядную плату, жалование) предоставить свой труд в пользу нанимателя»<sup>2</sup>. Как следует из содержания ст. 394 приведенного Проекта предметом договора найму могли выступать наряду с физическим трудом и иные виды деятельности человека, для выполнения которых, к примеру, требовалось наличие определенных специальных познаний. В ст. 440 проекта Гражданского уложения приводилось положение о том, что «по договору подряда подрядчик обязуется за вознаграждение исполнить для подрядившего определенную работу»<sup>3</sup>. В качестве предмета подряда могут выступать «работы всякого рода, как то: постройка, починка, переделка и снос зданий или иных сооружений, устройство и исправление дорог, производство земляных работ, изготовление, переделка и починка движимых вещей и т.п.»<sup>4</sup>.

Интерес также представляют объяснения к ст. 440 вышеуказанного Проекта (указанные объяснения взяты из проекта Гражданского уложения, которое было опубликованного в 1899 году (Государственная типография в Санкт-Петербурге)<sup>5</sup>. Так указывается, что «в общем понятии юридического отношения по найму услуг теория гражданского права, а равно положительные законодательства устанавливают два главных, различных по

---

<sup>1</sup> Гражданское Уложение. Книга пятая: Обязательства: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского Уложения. – СПб.: Типография Правительствующего Сената, 1899. С. 46. – Текст : электронный // Закон.ру : [сайт]. URL : [https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe\\_izdanie\\_proekta\\_grazhdanskogo\\_ulozheniya\\_rossijskoj\\_imperii\\_s\\_motiva\\_mi\\_gazrabotchikov](https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe_izdanie_proekta_grazhdanskogo_ulozheniya_rossijskoj_imperii_s_motiva_mi_gazrabotchikov) (Дата обращения 11.01.2024).

<sup>2</sup> Там же. С.66.

<sup>3</sup> Гражданское Уложение. Книга пятая: Обязательства: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского Уложения. Санкт-Петербург: Типография Правительствующего Сената, 1899. С. 74. – Текст : электронный // Закон.ру : [сайт]. URL : [https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe\\_izdanie\\_proekta\\_grazhdanskogo\\_ulozheniya\\_rossijskoj\\_imperii\\_s\\_motiva\\_mi\\_gazrabotchikov](https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe_izdanie_proekta_grazhdanskogo_ulozheniya_rossijskoj_imperii_s_motiva_mi_gazrabotchikov) (Дата обращения 11.01.2024).

<sup>4</sup> Гражданское Уложение. Книга пятая: Обязательства: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского Уложения. Санкт-Петербург: Типография Правительствующего Сената, 1899. С. 74. – Текст : электронный // Закон.ру : [сайт]. URL : [https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe\\_izdanie\\_proekta\\_grazhdanskogo\\_ulozheniya\\_rossijskoj\\_imperii\\_s\\_motiva\\_mi\\_gazrabotchikov](https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe_izdanie_proekta_grazhdanskogo_ulozheniya_rossijskoj_imperii_s_motiva_mi_gazrabotchikov) (Дата обращения 11.01.2024).

<sup>5</sup> Там же. С. 378.

своей юридической конструкции, типа: личный найм и подряд. Предметом личного найма служит сама личная деятельность работника, направляемая на достижение определенной экономической цели. При личном найме нанявшийся работает вообще не самостоятельно, а по указаниям и под надзором хозяина». Предметом договора подряда, как указано в приводимых объяснениях, «является не труд сам по себе, но работа, в смысле результат труда».

Далее отмечается, что вследствие различия исходных точек обоих этих договоров представляется существенная разница в юридическом положении нанявшегося и подрядчика во времени и способах получения ими вознаграждения и прекращения договора, в ответственности того и другого за повреждение или гибель работы, а равно за доброкачественность и годность работы и т.п. И далее также приводится вывод о том, что, понимая сущность договора подряда в вышеизложенном смысле, проект отступает от понятия этого договора, изложенного в ст. ст. 1737 и 1738 Свода законов. Проект сужает понятие договора подряда, исключая из него поставку и перевозку<sup>1</sup>.

Также в объяснениях отмечалось, что, хотя перевозка отчасти и может быть отнесена к договорам найма личных услуг, но особенности этого договора, а, главное, его исключительный предмет – передвижение грузов и пассажиров резко отличают его от договора подряда. Возникающие из перевозки правоотношения столь сложны и своеобразны, что требуют особых определений и исключают всякую возможность вместить их в рамки договора подряда<sup>2</sup>.

Т.В. Дмитриева отмечает, что в начале XIX века в России функционировали три крупных водных системы, соединяющие бассейн Волги с Балтийским морем и Петербургом, в т.ч. : Вышневолоцкая (1397 км.)

---

<sup>1</sup> Там же. С. 378 – 379.

<sup>2</sup> Гражданское Уложение. Книга пятая: Обязательства: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского Уложения. Санкт-Петербург: Типография Правительствующего Сената, 1899. С. 380. – Текст : электронный // Закон.ру : [сайт]. URL : [https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe\\_izdanie\\_proekta\\_grazhdanskogo\\_ulozheniya\\_rossijskoj\\_imperii\\_s\\_motivami\\_gazrabortchikov](https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe_izdanie_proekta_grazhdanskogo_ulozheniya_rossijskoj_imperii_s_motivami_gazrabortchikov) (Дата обращения 11.01.2024).

Тихвинская (904 км.) и Мариинская (1160 км.). В 1825 году по внутренним водным путям страны проследовало 27647 судов, в том числе груженых 23561. К Началу 20-х годов XIX века в России стало распространяться паровое судоходство. Если в 1854 году европейской части России насчитывалось 115 пароходов, то в 1860 году их стало уже 392. На рубеже XIX века резко возросла интенсивность перевозок<sup>1</sup>.

С развитием торговли и путей сообщения перевозка грузов начала усложняться, так что правила о подряде и личном найме оказывались недостаточными для определения своеобразных правовых отношений, порождаемых договором перевозки<sup>2</sup>.

С учетом изложенного, можно прийти к выводу, что в обозначенном проекте Гражданского уложения предусматривалось дальнейшее разграничение смежных договорных обязательств, и в частности, произошло выделение договор перевозки из договора подряда в качестве отдельного (самостоятельного) договора, которому как самостоятельному гражданско-правовому договору уже посвящена самостоятельная гл. XI «Перевозка».

Представляется необходимым обратить внимание, кроме того, и на объяснения к проекту Гражданского уложения, которые были приведены применительно к договору перевозки. Так, в объяснениях определялись конкретные способы совершения перемещения (доставки) грузов, к числу которых относился наряду с переноской, перекачиванием и подниманием, также и сплав и другие способы.<sup>3</sup> Более того, такое перемещение объекта в пространстве как передвижение судна на буксире расценивалось как

---

<sup>1</sup> История транспорта России (IX – начало XX в.): курс лекций / под общ. ред. О.В. Шестаковой. 2-е изд., доп. Екатеринбург : УрГУПС, 2010. С. 25.

<sup>2</sup> Гражданское Уложение. Книга пятая: Обязательства: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского Уложения. Санкт-Петербург: Типография Правительствующего Сената, 1899. С. 448. – Текст : электронный // Закон.ру : [сайт]. URL : [https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe\\_izdanie\\_proekta\\_grazhdanskogo\\_ulozheniya\\_rossijskoj\\_imperii\\_s\\_motivami\\_razrabotchikov](https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe_izdanie_proekta_grazhdanskogo_ulozheniya_rossijskoj_imperii_s_motivami_razrabotchikov) (Дата обращения 11.01.2024).

<sup>3</sup> Гражданское Уложение. Книга пятая: Обязательства: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского Уложения. Санкт-Петербург: Типография Правительствующего Сената, 1899. С. 452. Текст : электронный // Закон.ру : [сайт]. URL : [https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe\\_izdanie\\_proekta\\_grazhdanskogo\\_ulozheniya\\_rossijskoj\\_imperii\\_s\\_motivami\\_razrabotchikov](https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe_izdanie_proekta_grazhdanskogo_ulozheniya_rossijskoj_imperii_s_motivami_razrabotchikov) (Дата обращения 11.01.2024).



специфический вид перевозки. «При этом указывалось, что вопрос о том, составляет ли договор о буксировании судна договор перевозки или же договор личного или имущественного найма, может быть разрешен лишь по содержанию договора и обстоятельствам конкретного случая»<sup>1</sup>.

Резюмируя результат анализа содержания положений проекта Гражданского уложения, представляется возможным прийти к выводу о том, что договор перевозки, предполагалось выделить в законодательстве как отдельный(самостоятельный) договор.

14 июня 1929 года постановлением ЦИК СССР и СНК СССР утвержден Кодекс торгового мореплавания СССР<sup>2</sup>, в который 31.05.1931 были внесены изменения. В КТМ СССР 1929 года имелась отдельная глава V «О договорах морской перевозки», в составе которой были выделены 4 параграфа (А – Г): в т.ч. параграф А, посвященный договору морской перевозки грузов, параграф Б, посвященный договору фрахтования судна на время (тайм-чартер), параграф В, который был посвящен договору морской перевозки пассажира и параграф Г «О воинских перевозках».

Как следует из ст. 73 КТМ СССР 1929 года фрахтовщик (перевозчик) и фрахтователь (отправитель) являлись сторонами в договоре морской перевозки. Перевозчик должен перевезти на груз судне из одного места в другое, а отправитель оплатить фрахт. В силу ст. 120 КТМ СССР 1929 г. стороны договора фрахтования судна на время (тайм-чартер) также именовались фрахтовщик и фрахтователь. На фрахтовщике лежала обязанность по предоставлению судна на определенный срок для перевозки или других целей (из содержания пункта «а» ст. 1 КТМ СССР 1929 года следовало, что к указанным целям относилась буксировка других судов), а второй был обязать оплатить вознаграждение.

---

<sup>1</sup> Данилин, Е. М., Карпеев О. В. Договор буксировки и смежные договорные обязательства (по материалам арбитражной судебной практики) // Арбитражный и гражданский процесс. 2021. № 11. С. 44-48.

<sup>2</sup> Кодекс торгового мореплавания СССР (утв. постановлением ЦИК СССР и СНК СССР от 14.06.1929) // СЗ СССР. 1929. № 41. Ст. 366 (утратил силу).

Таким образом, по договору тайм-чартера, включенному в гл. КТМ СССР 1929 года «О договорах морской перевозки» было возможно на возмездной основе предоставление одной стороной (фрахтовщиком) другой стороне (фрахтователю) судна для буксировки других судов.

С учетом изложенного необходимо было разграничить указанный договор с другим договором, опосредующим перемещение объекта в пространстве - договором буксировки, имея в виду, что впервые в истории отечественного гражданского права произошло выделение договора буксировки наряду с другими гражданско-правовыми договорами, а именно, в КТМ СССР 1929 года была выделена отдельная глава, содержащая четыре статьи (138 – 141) – гл. VI «О Договоре буксировки».

Согласно ст. 138 КТМ СССР 1929 года стороны договора буксировки имели обязанности: владелец одного из судов - буксировать другое судно, а другая сторона, соответственно, обязанность по оплате буксировки. Также необходимо отметить, что речь шла только о буксировке судна, но не закладывалась возможность буксировать иные плавучие объекты.

Необходимо обратить внимание, что в ст. 2 КТМ СССР 1929 года содержалось указание о том, что гл. VI «О договоре буксировки» не распространяется на суда, указанные в п. "б" ст. 1, к которым были отнесены: морские суда, несущее специальную правительственную службу, в т.ч. портовые буксиры. Таким образом, на операции портовой буксировки формально не распространялись положения гл. VI КТМ СССР 1929 г. «О договоре буксировки».

Вместе с тем, в правовой литературе, как уже отмечалось ранее, имелись по данному вопросу и другие точки зрения. К примеру, Ю.Х. Джавад обращал внимание, что работа портовых буксиров (1964 год) осуществляется не в рамках правительственной службы, а на коммерческих началах, соответственно, и положения статей 138-141 КТМ СССР 1929 года должны распространяться в силу общего характера положений и на портовую

буксировку<sup>1</sup>. Также высказывались мнения, что положения ст. 138 КТМ СССР 1929 года распространяются не только на случаи буксировки другого судна, но и буксировки иного плавучего объекта. Такого мнения придерживается, в частности, М.И Брагинский.<sup>2</sup>

В ст. 139 КТМ СССР 1929 года не были установлены требования о соблюдении письменной формы и допускалось заключение договора буксировки в устной форме (независимо от суммы). С принятием КТМ СССР 1968 года был устранен имевшийся пробел в правовом регулировании буксировки помимо судов и иных плавучих объектов<sup>3</sup>. В частности, ст. 187 КТМ СССР 1968 предусмотрена возможность перемещения иного плавучего объекта путем буксировки.

Необходимо обратить внимание на регулирование правилами главы VIII КТМ СССР 1968 г. буксировки леса в плотках, при том, что нормы указанной главы посвящены регулированию морской перевозки груза. По этому поводу М.И. Брагинский привел следующее мнение: «Имелось в виду, совершенно очевидно, что речь шла о конкурирующем, а не субсидиарном применении норм»<sup>4</sup>. В силу ст. 188 КТМ СССР 1968 года правовое регулирование главы XI (Договор морской буксировки) было также распространено на портовые буксирные операции. При этом было предусмотрено, что норма носила диспозитивный характер. Таким образом, законодатель, в отличие от вышеприведенных положений КТМ СССР 1929 года, в КТМ СССР 1968 года распространил действие правил о договоре морской буксировки на портовые операции.

В Уставе ВВТ СССР 1930 года (первый кодифицированный нормативный правовой акт в сфере регулирования внутреннего водного

---

<sup>1</sup> Джавад, Ю. Х., Жудро А. К., Самойлович П.Д. Морское право : учебник для вузов Министерства морского флота / под ред. А.К. Жудро. Москва : Транспорт, 1964. С. 188.

<sup>2</sup> Маковский, А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. Москва : Морской транспорт, 1961. С. 53.

<sup>3</sup> Кодекс торгового мореплавания Союза ССР" (утв. Указом Президиума ВС СССР от 17.09.1968) (ред. от 02.12.1987) // Ведомости ВС СССР. 1987. № 47. Ст. 791 (утратил силу).

<sup>4</sup> Брагинский, М. И., Витрянский В. В. Указ. соч. С. 296.

транспорта советского периода) была выделена отдельная, включающая шесть статей (162 – 167) глава 16 «Буксировка»<sup>1</sup>. На буксировщика возлагалась обязанность по буксировке, осуществляемой по внутренним водным путям, при этом речь шла о судне или плоте. Варианты буксировки (на определенное расстояние, в течение определенного времени, а также для выполнения маневра) были определены аналогично положениям КТМ СССР 1929 года (ст. 162 УВВТ СССР 1930 г.).

Также в Уставе ВВТ СССР 1930 г. упоминалось не только о возможности буксировать судно, но уже упоминалось и о буксировке плота. Вероятно, последнее обстоятельство связано с тем, что именно буксировка плотов как раз и осуществлялась, в основном, по рекам. В развитие правового регулирования данного вопроса в Уставе ВВТ СССР 1955 года указанное обстоятельство (возможность буксировки плотов) было учтено уже в названии VI раздела «Буксировка плотов и судов» (плот, что примечательно, стоит на первом месте)<sup>2</sup>.

В соответствии с сформулированным положением в ст. 126 Устава ВВТ СССР 1955 года (абз. 2 статьи) применялся общий правовой режим и для перевозки грузов и для буксировки плотов в соответствующих случаях. Такой общий правовой режим предусматривался в некоторых статьях, посвященных порядку урегулирования тарифов и сборов (раздел VII УВВТ СССР 1955 г.), вопросам ответственности пароходств, грузоотправителей и пассажиров (раздел IX УВВТ СССР 1955 г.), в связи с чем появилась необходимость разрешения вопроса об отграничении договоров перевозки грузов и буксировки. В юридической литературе по вопросу о соотношении договоров перевозки грузов и буксировки приводились разные правовые позиции.

А.Д. Кейлин обращал внимание на то, что указанное разграничение в юридической природе обозначенных договоров проявляется в отличных

---

<sup>1</sup> Устав внутреннего водного транспорта СССР (утв. Постановление СНК СССР от 24.10.1930 № 574а) // СЗ СССР. 1930. № 55. Ст. 581.

<sup>2</sup> Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР" (утв. Постановлением Совмина СССР от 15.10.1955 № 1801) (ред. от 05.01.1988, с изм. от 28.04.1995) // Свод законов СССР. 1955. Т. 8. Ст. 199.

преследуемых каждым из них целях, которые преследуются каждым из них, различиях возникающих между сторонами взаимоотношений по их характеру<sup>1</sup>. А.Д. Кейлин в качестве цели договора морской перевозки грузов обозначал перевозку на судне груз морским путем из одного места в другое, для чего грузоотправитель должен был сдать перевозчику груз, а перевозчик, принять груз и перевезти его в порт назначения, где сдать груз грузополучателю. Что касается договора буксировки, то в данном случае перемещение буксируемого объекта осуществляется тягой буксира, и, что отличает договор от договора морской перевозки грузов (исполняя который на перевозчика возлагается обязанность по обеспечению сохранности груза), буксируемое судно не передается для обеспечения его сохранности владельцу соответствующего буксира<sup>2</sup>.

Но имелись и другие мнения. В.Ф. Мешера, в частности, рассматривал буксировку как особую разновидность перевозки грузов, указывая также, что недостаточность законодательства по вопросам морской буксировки частично восполняется подзаконными актами, изданными Министерством морского флота. К числу таких подзаконных актов он относил Общие правила перевозки грузов, пассажиров и багажа по морским путям сообщения на судах (1957 года), т.н. - Тарифное руководство 4-М, которое подлежало применению в отношении судов в ведомстве Министерства морского флота; Правила буксировки леса в плотях 1958 года, Правила буксировки экспортного леса в плотях 1958 года<sup>3</sup>. Надо отметить, что, действительно, в соответствии с п. 114 указанного Тарифного руководства 4-М вытекающие из буксировки плотов взаимоотношения и взаимная ответственность пароходств и отправителей (получателей) плотов регулировалась положениями Общих правил, относящихся к перевозке грузов, и особыми правилами, утвержденными Министерством морского флота.

---

<sup>1</sup> Кейлин, А. Д. Советское морское право. Москва : Государственное издательство водного транспорта, 1954. С. 253.

<sup>2</sup> Кейлин, А.Д. Указ. соч. С. 253.

<sup>3</sup> Мешера, В.Ф. Морское право. М.: Морской транспорт, 1963. Выпуск VI : Правовые условия морской буксировки. С. 5.

А. Л. Маковский приводил мнение о том, что не имеет практического значения размежевание договоров морской перевозки грузов, а также договора имущественного найма и договора подряда, признавая такое значение лишь за размежеванием договоров морской перевозки грузов и фрахтования судна на время, а также договора морской буксировки, допуская при этом оговорку, что «и то это необходимо скорее в интересах правильного разрешения споров, связанных именно с этими двумя договорами, чем с договором перевозки»<sup>1</sup>.

Так же указанный автор высказывал мнение о необходимости четкого понимания соотношения данных договоров в целях решения вопроса о применении правовых положений об одном из них к регулированию отношений, возникающих из другого, а также вопроса о пределах такого применения, указывая при этом о существенных отличиях морской буксировки судов от морской перевозки грузов по экономическому содержанию складывающихся отношений, а не только по способу перемещения (транспортировки). Вместе с тем, для буксировки леса в плотках А.Л. Маковский делал исключения, приводя доводы об их (экономических отношений) незначительном отличии от отношений, возникающих при перевозке<sup>2</sup>.

Подобная позиция была приведена и М.К. Петровым, обратившим внимание на особенности самого процесса буксировки, поскольку в случае с буксировкой другой стороне предоставляется тяга, но не место на борту буксирующего судна. Но, относительно буксировки леса в плотках, то М.К. Петров допускал аналогичное исключение как и А.Л. Маковский, мотивированное мнение которого приведено выше<sup>3</sup>.

О.С. Иоффе также обращал внимание на схожесть экономических отношений, возникающих при перевозке и буксировке леса в плотках, т.к. «посредством буксировки иногда достигаются те же цели, что и при перевозке

---

<sup>1</sup> Маковский, А. Л. Указ. соч. С. 43 – 44.

<sup>2</sup> Маковский, А. Л. Указ. соч. С. 53.

<sup>3</sup> Петров, М.К. Правовые вопросы буксировки. Москва : Государственное издательство водного транспорта, 1954. С.10.

грузов»<sup>1</sup>. Но вместе с тем О.С. Иоффе высказывал мнение об очевидной самостоятельности буксировки, отмечая ошибочность предпринимаемых попыток отнести буксировку к разновидностям договоров подряда, имущественного найма, отмечая допускаемое в таких случаях пренебрежительное отношение в целом к специфике работы транспорта, а также, в частности, и к отдельным видам деятельности соответствующих предприятий.

Но применительно к буксировке О.С. Иоффе не находил выводы о самостоятельности буксировки столь очевидными ввиду одинакового экономического результата обоих (перевозка и буксировка). При этом, все же О.С. Иоффе признавал различное построение отношений сторон в контексте их прав и обязанностей, и функция, выполнение которых присуще сторонам, отмечая что буксировщик имеет дело с плавучим объектом, что отличает его от перевозчика, который имеет дело с грузом: «Указанное обстоятельство и служит главной причиной, предопределяющей самостоятельность договора буксировки независимо от особенностей его отдельных разновидностей»<sup>2</sup>.

В УВВТ СССР 1955 года детально регламентировались обязанности сторон договора буксировки, чего не было в УВВТ СССР 1930 года. Таким образом, с принятием кодифицированных актов СССР в сфере транспорта произошло выделение в законодательстве договора буксировки как самостоятельного договора. КТМ СССР 1968 года и УВВТ СССР 1955 года просуществовали длительное время. Первый до принятия КТМ РФ 1999 года, а второй – КВВТ РФ 2001 года, действующих и в настоящее время, конечно, с учетом последующих редакций. В 1999 году принят Кодекс торгового мореплавания, введенный в действие с 01.05.1999<sup>3</sup>. С этого же времени не

---

<sup>1</sup> Иоффе, О. С. Обязательственное право. Москва : Юридическая литература, 1975. С.633.

<sup>2</sup> Иоффе, О. С. Указ. соч. С. 634.

<sup>3</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207 ; 2023. № 43. Ст. 7602.

применяется КТМ СССР 1968 года, за исключением соответствующих отношений, возникших до введения в действие КТМ РФ.

В КТМ РФ договор буксировки выделен в отдельную главу XII «Договор буксировки», содержащую семь статей (ст. 225 – 231). В силу положений со ст. 225 КТМ РФ на владельца одного судна возлагается обязанность буксировать плавучий объект, а на другую сторону -оплатить вознаграждение. При этом уже в тексте данной статьи в отличие от действовавшего ранее Кодекса 1968года выделяются две разновидности буксировки: «морская буксировка» (на определенное расстояние) и «портовая буксировка» (в целях выполнения маневров на акватории порта).

В КТМ РФ, как уже ранее отмечалось, не имеется отсылочной нормы (в отличие от Кодекса 1968) о том, что буксировка леса в плотях подлежит регулированию нормами о перевозке, в связи с чем можно прийти к выводу, что курс на отграничение перевозки и буксировки был продолжен.

Данную тенденцию (на дальнейшее обособление буксировки) возможно проследить и в том, каким образом сформулированы нормы об обязанностях сторон. Как следует из положений КТМ РФ в отличие от договора перевозки по договору буксировки предусматривается участие в процессе исполнения договора не только владельца буксирующего объекта, но и владельца буксируемого объекта, по крайней мере, в процессе приведения в годное для буксировки состояние соответствующего объекта, а также, заботясь об обеспечении безопасности в процессе движения каравана из буксирующего и буксируемого объектов.

В научной литературе также обращается внимание на указанное обстоятельство. Так, С.Ю. Морозов приводит мнение, что: «Условно исполнение договора буксировки можно разбить на три стадии:

- 1) подготовка к буксировке;
- 2) предоставление буксирующего транспортного средства буксировщиком и буксируемого объекта – отправителем;
- 3) осуществление буксировки.



Подготовка к буксировке равным образом лежит на обеих сторонах»<sup>1</sup>.

Кодекс внутреннего водного транспорта РФ<sup>2</sup> был принят в 2001 году, и предшествующий ему УВВТ СССР 1955 года, таким образом, действовал на протяжении более 45 лет.

В КВВТ РФ выделена гл. XII «Буксировка судов и плавучих объектов», содержащая семь статей (статьи 88 – 94). В силу положений ст. 88 КВВТ РФ на буксировщике лежат обязанности по буксированию объекта и сдаче получателю, а на отправителе – по предъявлению буксируемого объекта и по оплате буксировки.

К отношениям, которые не урегулированным нормами главы XII КВВТ РФ, в соответствии с ч. 6 ст. 88 КВВТ РФ, подлежат применению в субсидиарном порядке соответствующие положения гл. XI КВВТ РФ, регулирующей перевозку грузов. Вместе с тем, подобное субсидиарное применение норм о перевозке к буксировке не вызывает сомнений относительно самостоятельного характера договора буксировки, так как в применяемых оговариваются обязанности отправителя (владельца буксируемого объекта).

В частности, в соответствии с ч. 1 ст. 89 КВВТ РФ на отправителе лежат обязанности по подготовке к буксировке, в том числе, по приведению буксируемого объекта в пригодное для безопасного плавания состояние. В силу ч. 3 ст. 89 КВВТ РФ члены экипажа буксируемого объекта обязаны выполнять соответствующие распоряжения капитана буксирующего касательно обеспечения безопасности судоходства, а также предупреждения происшествий и сохранности объекта.

С учетом таких обстоятельств, можно сделать вывод о сохранении в КТМ РФ и КВВТ РФ правовой позиции, согласно которой договор буксировки рассматривается как самостоятельный гражданско-правовой договор, а также

---

<sup>1</sup> Морозов, С. Ю. Транспортное право: учебник для академического бакалавриата. 4-е изд. перераб. и доп. Москва : Издательство Юрайт, 2018. С. 187.

<sup>2</sup> Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" от 07.03.2001 N 24-ФЗ(ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001 ; 2023. № 43. Ст. 7602.

можно отметить, что разделение договоров буксировки и перевозки грузов проведено более четко, в т.ч. путем закрепления в соответствующих нормах обязанностей отправителя (владельца буксируемого объекта) по участию в процессе буксировки.

Таким образом, отслеживая историю формирования договора буксировки как самостоятельного гражданско-правового договора, выделяя определенные этапы в обособлении договора и принимая в качестве отправной точки Свод законов Российской империи 1832 года, можно отметить, что Свод законов не предусматривал не только договор буксировки, но и договор перевозки как самостоятельные гражданско-правовые договоры, относя перевозку к разновидностям договора подряда (ст. 1737, 1738 Свода законов). Но в отличие от законодателя гражданско-правовая доктрина, зачастую, рассматривала договор перевозки как самостоятельный договор, в частности, в работе приведены мнения выдающихся правоведов: П.П. Цитовича, К.П. Победоносцева, Г.Ф. Шершеневича.

В проекте Гражданского уложения, разработка которого началась в конце XIX века, было заложено выделение из договора подряда договор перевозки как самостоятельного гражданско-правового договора, с посвящением договору перевозки отдельной главы. При этом, если исходить из приведенных объяснений к проекту, доктрина рассматривала передвижение судна на буксире в качестве своеобразного вида перевозки, либо в качестве договора найма, личного или имущественного, что было поставлено в зависимость от содержания договора и конкретных обстоятельств.

С принятием кодифицированных актов СССР в сфере транспорта (КТМ СССР 1929 года, УВВТ СССР 1930 года, УВВТ СССР 1955 года, КТМ СССР 1968 года) осуществлено выделение в качестве самостоятельных договоров в договора перевозки, а также и договора буксировки, а в дальнейшем в действующих КТМ РФ и КВВТ РФ - сохранение в качестве самостоятельного гражданско-правового договора буксировки, а также осуществлено более четкое размежевание указанных договоров. И.В. Алексеев привел

обоснованное мнение: «Договор буксировки - это самостоятельный договор, полностью выделившийся из договора перевозки, подобно тому, как в свое время договор перевозки выделился из договора подряда и стал самостоятельным договором»<sup>1</sup>.

Теперь, опираясь на результаты проведенного историко-правового анализа, необходимо определить четкие критерии соотношения договора буксировки с иными договорными обязательствами, в частности, с договорами подряда, аренды, возмездного оказания услуг, перевозки груза. При отмечаемом сходстве договора перевозки грузов и договора буксировки в правовой литературе также приводятся и критерии для их разграничения. Так в Комментарий к КВВТ РФ (под редакцией С. Ю. Морозова)<sup>2</sup> объект указан в качестве такого критерия, поскольку объектом буксировки может выступать судно (иной плавучий объект), а объектов перевозки – груз. При этом объект буксировки перемещается специфическим способом – путем тяги или толкания. Соответствующие свойства, присущие объекту буксировки, оказывают свое влияние на содержание договора. При буксировке передача объекта не осуществляется, тогда как при осуществлении перевозки фактическим держателем груза выступает перевозчик, начиная с момента его принятия и до момента его передачи грузополучателю. Но главным критерием для отграничения договоров перевозки и буксировки определяется предмет договора, при этом в качестве предмета договора буксировки следует рассматривать услуги по перемещению соответствующего объекта буксировки определенным способом - путем тяги или толкания<sup>3</sup>. Представляется, что указанные критерии являются необходимыми и достаточными для разграничения договоров перевозки и буксировки.

---

<sup>1</sup> Алексеев, И. В. Юридическая природа договора буксировки в советском морском и внутреннем водном праве // Ученые записки Пермского ун-та. 1961. Т. 19. Вып. 4. С. 38.

<sup>2</sup> Котухов С. А., Бирюкова Т. А., Бевзюк Е.А. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ / под ред. Морозов С.Ю. 2-е изд. перераб. и доп. Москва : Ай Пи Эр Медиа, 2015. 396 с.

<sup>3</sup> Там же.

Как было отмечено выше имеется определенная близость между договорами буксировки и подряда. Согласно п. 1 ст. 702 ГК РФ на подрядчике по договору подряда лежит обязанность по выполнению в соответствии с заданием заказчика определенной работы, результаты которой должны быть сданы заказчику, а на заказчике обязанность по оплате работы и принятию ее результата.

Необходимо отметить направленность подряда на определенный материальный результат. На данную его особенность обращается внимание и в многочисленной судебной практике. Вместе с тем, предметом договора буксировки является сама специфическая деятельность по буксировке - перемещение посредством тяги или толкания другого объекта. Указанный критерий используется для отграничения договора подряда и договора возмездного оказания услуг, давая основания предположить, что договор буксировки можно было бы отнести к числу договоров возмездного оказания услуг, к регулированию которых применяются правила главы 39 ГК РФ.

Вместе с тем, согласно п. 2 ст. 779 ГК РФ договор буксировки среди перечисленных в ней договоров не значит, что, вероятно, обусловлено специфичностью объектов буксировки и складывающихся при буксировке правоотношений, в частности участием команды буксируемого объекта в процессе исполнения.

Что касается соотношения договоров аренды и буксировки, то надо отметить, что согласно п.1 ст. 606 ГК РФ на арендодателе лежит обязанность предоставить имущество во временное владение и (или) пользование, а на арендаторе обязанность по оплате аренды такого имущества. При этом транспортные средства упоминаются в пункте 1 ст. 607 ГК РФ среди прочих объектов договора аренды. Представляется правильным мнение М.И. Брагинского о том, что «аренда транспортного средства с экипажем способна создать лишь предпосылку для пространственного перемещения буксируемого объекта, тогда как именно пространственное перемещение

буксируемого объекта выражает суть договора буксировки»<sup>1</sup>. Также справедливой представляется и правовая позиция, сформулированная М.И. Аллахвердовым: «Главным и определяющим критерием договора буксировки и его экономическим содержанием является не предоставление буксира в арендное пользование или наем, а перемещение тягой буксира буксируемого судна, плота или другого плавучего объекта»<sup>2</sup>.

Что касается отличия договоров буксировки и транспортной экспедиции, оба из которых относятся к транспортным договорам, то предмет их различен. По договору буксировки осуществляется перемещение буксируемого объекта путем тяги или толкания, а по договору транспортной экспедиции выполняются (или организовывается выполнение) услуги, которые связаны с перевозкой груза.

С.Ю. Морозов справедливо обращает внимание, что договор транспортной экспедиции не существует без договора перевозки ввиду отсутствия стороны грузоотправителя (грузополучателя), указывая также, что экспедитор может выполнять функции перевозчика (и наоборот), но в этом случае договор является смешанным<sup>3</sup>. Также С.Ю. Морозов отмечает, что услуги, связанные с перевозкой порожних вагонов, не регулируются договором транспортной экспедиции, поскольку «экспедитор работает с грузом, в то время как оператор подвижного состава работает с транспортными средствами (вагонами)»<sup>4</sup>.

В этой связи, В.А. Сапега, обосновывая тезис о том, что услуги, связанные с перевозкой грузовых порожних вагонов, возможно отнести к транспортно-экспедиционным, приводит, на наш взгляд, справедливое мнение, что «в определение договора транспортной экспедиции следует включить услуги, связанные не только с перевозкой груза, но и с перевозкой

<sup>1</sup> Брагинский, М. И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 310.

<sup>2</sup> Аллахвердов, М. А. Правовое регулирование договора буксировки по внутренним водным путям. Москва : Транспорт, 1973. С. 15.

<sup>3</sup> Морозов, С. Ю. Договор транспортной экспедиции : автореферат дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Ульяновск, 2003. С.10.

<sup>4</sup> Морозов, С. Ю., Нагорная Т. С. Железнодорожное право : учебник для магистратуры. Ульяновск : УлГУ, 2019. С. 237.

порожного вагона»<sup>1</sup>. Согласимся с указанным мнением. Однако представляется необходимым отметить, что перемещение грузового порожнего вагона в силу обосновываемой в настоящей работе правовой позиции может осуществляться рамках договора буксировки, и расширение понятия договора транспортной экспедиции и включение в него соответствующих дополнений о перемещении грузового порожнего вагона ничем не препятствует распространению понятия и на отношения, возникающие в связи с буксировкой не только железнодорожным транспортной и иными видами транспорта.

Как правило, ученые не уделяют много внимания такому договору как договор буксировки, не признавая его в качестве самостоятельного гражданско-правового договора, за исключением сферы морского и внутреннего водного транспорта. К примеру, Е. Г. Шаблова, выделяя в системе гражданско-правовых договоров группы договоров, в зависимости от того, на достижение какого правового результата они направлены (направлены на передачу имущества, либо направлены на выполнение работ или на оказание услуг, а также направлены ли на передачу интеллектуальных прав или на создание объединений), относит к договорам, которые направлены на оказание услуг, наряду с договором перевозки также и договор транспортной экспедиции<sup>2</sup>, а выделяя, в свою очередь, договоры в сфере транспорта, не упоминает договор буксировки.<sup>3</sup>

М.А. Бажина отмечая то, что в теории транспортного права общепринято включение в систему транспортных тех договоров, которые «направлены на осуществление перевозки, и тех договоров, которые направлены на обеспечение процесса перевозки», относя к первым договор перевозки и договор фрахтования, договор буксировки в качестве

---

<sup>1</sup> Сапега, В. А. Объект перевозки как видообразующий признак классификации договоров транспортной экспедиции // Правовая политика и правовая жизнь. 2021. № 4. С.77.

<sup>2</sup> Шаблова, Е. Г., Жевняк О. В. Гражданское право. Гражданско-правовые договоры : учеб. пособие / [под общ. ред. Е. Г. Шабловой]; М-во образования и науки Рос. Федерации, Урал. федер. ун-т. Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2018. С.18.

<sup>3</sup> Там же. С. 103 – 104.

самостоятельного договора не выделяет<sup>1</sup>. Ю.В. Романец, отмечая необходимость оптимального размещения в законе унифицированных норм, пришел к обоснованным выводам о необходимости создания специального регулирования, отражающего особенности транспортного средства, для всех договоров, в рамках которых осуществляется эксплуатация транспортного средства<sup>2</sup>.

Таким образом, с учетом изложенного, можно прийти к выводу, что договор буксировки является самостоятельным гражданско-правовым договором, при этом предметом такого договора является специфическая деятельность по буксировке. Выделение договора буксировки в качестве самостоятельного договора происходило, начиная с первой половины XIX века, и в настоящее время в качестве самостоятельного договора договор буксировки закреплен только в действующих КТМ РФ 1999 года и КВВТ РФ 2001 года.

### **1.3 Основные элементы договора буксировки**

В настоящем параграфе разберем элементы договора буксировки, такие как форма, стороны, права и обязанности, исходя из результатов анализа которых дадим квалификацию договора.

#### *Стороны договора буксировки.*

В силу указанных в ст. 88 КВВТ РФ, ст. 225 КТМ РФ положений, можно выделить две стороны договора буксировки. Одна сторона - владелец буксирующего (или буксирного как указано в п. 4 ст. 88 КВВТ РФ) судна (буксировщик); другая сторона - владелец буксируемого объекта (отправитель). Если действующим законодательством не предусмотрено каких-либо ограничений в части того, кто может выступать владельцем

---

<sup>1</sup> Бажина, М. А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации : дисс... доктора юридических наук. Екатеринбург, 2022. С.195.

<sup>2</sup> Романец, Ю. В. Система договоров в гражданском праве России : автореферат дисс. ... доктора юридических наук. Москва, 2001. С.5-6.

буксируемого объекта, то в части буксировщика такие ограничения могут быть, и в действующем законодательстве имеются.

В соответствии с подпунктом 29 п. 1 ст. 12 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности»<sup>1</sup> постановлением Правительства РФ от 21 июля 2021 г. № 1243 было утверждено соответствующее Положение о лицензировании деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом, пунктом 3 которого к соискателю лицензии при осуществлении такой деятельности предъявляются ряд лицензионных требований, в числе которых требования к наличию предназначенных для буксировки судов, их соответствию требованиям технического регламента; к наличию системы управления безопасной эксплуатацией судов, ответственного за безопасную эксплуатацию судов лица, у которого есть соответствующая квалификация; требования к наличию договоров по личному и имущественному страхованию; требования к наличию плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью для соответствующих случаев; требования к наличию в отношении маломерных судов судовых билетов с информацией о назначении судна для осуществления буксировок<sup>2</sup>.

Положение о лицензировании морских буксировок вступило в силу с 01 марта 2022 г. и срок его действия ограничен первым марта 2028 г. Обращает на себя внимание некий правовой вакуум, возникший в связи со сроком вступления в силу указанного Положения с 01 марта 2022 г., после окончания сроков действия ранее принятых нормативно-правовых актов. Так, с изданием Постановления Правительства России от 26 октября 2020 г. № 1742<sup>3</sup> в порядке

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 19. Ст. 2716 ; 2024. № 1 (часть I). Ст. 56.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 21.07.2021 N 1243 (ред. от 03.10.2022) «О лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов и деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» //Собрание законодательства РФ. 2021. № 31. Ст. 5910.

<sup>3</sup> Постановление Правительства РФ от 26.10.2020 № 1742 (ред. от 26.02.2022) «О признании утратившими силу актов и отдельных положений актов Правительства Российской Федерации, об отмене некоторых актов и отдельных положений актов федеральных органов исполнительной власти, содержащих обязательные



так называемой «регуляторной гильотины» с 1 января 2021 г. утратило силу действовавшее до этого момента постановление Правительства РФ от 6 марта 2012 г. № 193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте»<sup>1</sup>.

По информации, публикуемой в средствах массовой информации, ориентированных на деловой блок, возникла проблема у компаний, которым нужно было оформить лицензию на новые буксиры, переоформить ее или привлечь такой флот из-за рубежа, и ряд компаний, осуществляющих такую буксировку обращались с коллективным письмом в адрес первого вице-премьера и на имя председателя Правительства РФ о том, задержка вступления в силу акта, который должен прийти на смену отмененному постановлению правительства о лицензировании буксировки создала пробел в 14 месяцев, препятствующий этой деятельности<sup>2</sup>.

И даже имелось решение данной проблемы. Так Минтранс России в августе 2021 г. был разработан проект постановления, в который было заложено изменение срока вступления в силу постановления Правительства РФ от 21 июля 2021 № 1243 с 01 октября 2021 г. вместо 01 марта 2021 г.<sup>3</sup>.

Частью 1 ст. 3 ФЗ от 31.07.2020 № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» установлены обязательные требования, согласно которым положения нормативных правовых актов по общему правилу вступают в силу с 1 марта соответствующего года либо с 1 сентября

---

требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении федерального государственного транспортного надзора, федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности, а также обязательные требования в области технического осмотра транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 44. Ст. 6999 ; 2022. № 10. Ст. 1498.

<sup>1</sup> Постановление Правительства от 6 марта 2012 г. N 193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте» // Собрание законодательства РФ. 2012. № 12. Ст. 1416.

<sup>2</sup> Скорлыгина, Н. Гильотина отсекала буксиры : публикация от 17.08.2021г. Текст : электронный // Коммерсантъ : [сайт]. URL: [www.https://www.kommersant.ru/doc/4946676](http://www.kommersant.ru/doc/4946676) (Дата обращения : 23.12.2023).

<sup>3</sup> Федеральный портал проектов нормативно-правовых актов : [сайт]. URL : [www.https://regulation.gov.ru/Projects/List#search=02/07/08-21/00119410&npa=119410](http://www.https://regulation.gov.ru/Projects/List#search=02/07/08-21/00119410&npa=119410) (Дата обращение : 22.11.2023).

этого года. При этом также предусмотрено условие, что это может произойти не ранее, чем по истечении 90 дней со дня их официального опубликования<sup>1</sup>.

Для применения специальных сроков, отличных от вышеуказанных, для вступления в законную силу подзаконного нормативного правового акта необходимо, чтобы разработчиком акта было обосновано, что такое изменение направлено на улучшение положения субъектов, деятельность которых регулируется, и Минтранс России, помимо изменения сроков, предлагал исключение требований к лицензиату в части наличия плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью для соответствующих случаев, что позволяло бы обойти требования ч. 1 ст. 3 указанного Федерального закона.

Публичное обсуждение проекта прошло с 18 по 31 августа 2021 года, заключение о проекте постановления было готово 01 сентября 2021 г., но далее движения по проекту нет, и можно предположить, что на настоящий момент проблема отпала, став неактуальной ввиду истечения уже значительного периода времени.

Законодатель предусматривает, что помимо буксировщика отправителя имеется и иной участник буксировки – получатель буксируемого объекта, которым может выступать и сам отправитель (ст. 93 КВВТ). Введение указанного лица, которое может не совпадать с владельцем буксируемого объекта (отправителем), свидетельствует, что договор буксировки может также быть договором в пользу третьего лица (п. 1 ст. 430 ГК РФ).

А. А. Ананьева при исследовании отдельных специальных договорных конструкций в транспортной сфере приводит обоснованное мнение о классификации договора перевозки груза в качестве договора в пользу третьего лица<sup>2</sup>. Соглашаясь с таким справедливым мнением, представляется нужным отметить, что также и договор буксировки возможно будет

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 31.07.2020 № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» (ред. от 24.09.2022) // Собрание законодательства РФ. 2020. № 31 (часть I). Ст. 5006 ; 2022. № 39. Ст. 6541.

<sup>2</sup> Ананьева, А.А. О роли специальных договорных конструкций в формировании транспортного законодательства // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. 2016. №2. С. 96-104.

классифицировать как договор в пользу третьего лица, если отправитель и получатель буксируемого объекта являются разными лицами.

В качестве возражений против признания договора перевозки договором в пользу третьего лица приводится мнение В.А. Егиазарова о том, что у грузополучателя помимо прав есть и обязанности, в числе которых получение груза<sup>1</sup>. Безусловно, соответствующие обязанности есть у лица, получающего буксируемый объект (к примеру, ст. 93 КВВТ РФ). Но вслед за А. А. Ананьевой также представляется необходимым согласиться с позицией В. В. Витрянского о том, что «возложение на грузополучателя ряда обязанностей никак не может служить препятствием для квалификации договора перевозки груза в качестве договора в пользу третьего лица»<sup>2</sup>, признавая такую позицию справедливой и по отношению к договору буксировки в случае, если отправитель и получатель буксируемого объекта не совпадают, поскольку такой договор в полной мере соответствует определению, данному в п. 1 ст. 430 ГК РФ, и таким третьим лицом в рассматриваемом случае будет являться получатель буксируемого объекта.

#### *Права и обязанности сторон.*

Осуществляя анализ прав и обязанностей сторон договора, необходимо с учетом результатов такого анализа, охарактеризовать договор буксировки с точки зрения того, надлежит ли признать такой договор консенсуальным или реальным, является ли он двухсторонним, возмездным, имеются ли и каковы особенности в регулировании возникающих отношений, если их сторонами выступают потребитель с одной стороны и лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность – с другой.

Как следует из содержания ст. 225 КТМ РФ и ст. 88 КВВТ РФ договор буксировки является возмездным в силу прямого указания то в нормах права. Также из определений договора буксировки, следует, что договор буксировки является двусторонним, поскольку обязанности лежат на обеих сторонах (ст.

<sup>1</sup> Егиазаров, В. А. Транспортное право: учебное пособие. Москва : Юрид. лит., 1999. С. 52-53.

<sup>2</sup> Брагинский, М. И. Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва : Статут, 2011. С. 295.

88 КВВТ РФ, ст. 225 КТМ РФ). Обязанности сторон, в частности обязанности отправителя плотов конкретизируются в других статьях соответствующих глав КТМ РФ и ст. 88 КВВТ РФ, но характер договора как возмездного и двустороннего споров не вызывает.

В отличие от характеристики договора как возмездного и двустороннего характеристика его как консенсуального не находит столь единодушной поддержки в правовой литературе. С учетом анализа положений ст. 432, 433 ГК РФ реальный и консенсуальный договоры отличаются моментом заключения договора. Если второй считается заключенным с момента получения акцепта направившим оферту лицом, то первый договор - с момента передачи определенного договором имущества (п. 2 ст. 433 ГК РФ). С одной стороны, определение договору буксировки дано по консенсуальной модели договора – стороны обязуются совершить определенные действия (в частности, отправителем принимается обязательство по предъявлению буксируемого объекта для буксировки), т.е. передача буксируемого объекта в законодательстве рассматривается как исполнение обязанностей отправителя, возникших из договора буксировки. С другой стороны, в абз. 2 п. 1 ст. 88 КВВТ РФ указывается, что подтверждают заключение договора буксировки буксировочные документы.

М.И. Брагинский отмечает сложность конструкции, обусловленной характером составляющих предмет договора услуг, и выделяя три последовательных стадии услуги буксировки. В качестве первой стадии обозначено выполнение подготовительных действий. Вторую стадию образуют предоставление буксирующего судна буксировщиком и корреспондирующие им действия по предъявлению буксируемого объекта отправителем. На третьей стадии осуществляется непосредственно буксировка<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Брагинский, М. И. Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва : Статут, 2011. С. 301.

Согласно мнению О.С. Иоффе, договор буксировки может быть и консенсуальным, и может быть реальным договором в зависимости от того, плановая или внеплановая осуществляется буксировка. Он отмечает, что неплановая имеет консенсуальный характер ввиду необходимости договориться о времени подачи буксира, особенностях объекта буксировки и др., до того как приступить к осуществлению буксировки<sup>1</sup>.

В абз. 2 п. 1 ст. 88 КВВТ РФ, как отмечено выше, действительно указано, что подтверждают заключение договора буксировки буксировочные документы. Это могло бы свидетельствовать о реальном характере договора буксировки. Вместе с тем, положения статьи 88 Устава внутреннего водного транспорта необходимо анализировать в совокупности с иными положениями Кодекса, в частности, статей 89, 90, 91 Кодекса.

Так, отправитель плотов в силу положений вышеуказанных норм обязан заранее сформировать плоты, вывести их в определенное место (ст. 90 КВВТ РФ) и привести буксируемый объект в соответствующее пригодное состояние (ст. 89 КВВТ РФ), а буксировщик, в свою очередь – осмотреть до приемки соответствующий буксируемый объект, а также исполнить обязанности по проверке документов, габаритов, оснастки, оборудования объекта (ст. 91 КВВТ РФ). Положения ст. 88-91 КВВТ РФ, таким образом, подтверждают вышеприведенное мнение Брагинского М.И. о том, что предоставление/прием буксируемого объекта является стадией буксировки.

О консенсуальном характере договора буксировки свидетельствуют и нормы об ответственности перевозчика или буксировщика. Так ч 1 и 2 ст. 115 КВВТ РФ предусмотрена ответственность при соответственно неподаче транспортных средств для буксировки и не предъявлении буксируемого объекта.

Договор буксировки может являться публичным договором, подпадающим под регулирование ст. 426 ГК РФ, в случае, если он заключен

---

<sup>1</sup> Иоффе, О. С. Обязательственное право. Москва : Юридическая литература, 1975. С. 633.

лицом, осуществляющим соответствующую предпринимательскую деятельность, в силу характера которой она должна осуществляться в отношении каждого обратившегося. Зачастую, в правовых нормах прямо указано на публичный характер договора. К примеру, договор перевозки транспортом общего пользования (п. 2 ст. 789 ГК РФ).

В КТМ РФ и КВВТ РФ в соответствующих главах, регламентирующих буксировку, не содержится указания о публичном характере договора буксировки. Вместе с тем, такое указание имеется п. 1 ст. 59 КВВТ РФ, содержащем указание на обязанности осуществлять в порту общего пользования соответствующую предпринимательскую деятельность с учетом предусмотренного для публичных договоров регулирования. Отношения сторон могут регулироваться также и законодательством о защите прав потребителей в случае, если сторонами договора являются потребитель и осуществляющий соответствующую предпринимательскую деятельность исполнитель.

С учетом изложенного, можно сделать выводы об отнесении договора буксировки к договорам, имеющим консенсуальный характер, являющимся двусторонними и возмездными. Кроме того, такой договор может также быть публичным договором и договором в пользу третьего лица.

В научной литературе принято выделять подготовку к буксировке, предоставление буксирующего и буксируемого объектов и осуществление буксировки, т.е. три стадии исполнения договора. Если выделяется в качестве самостоятельной стадии исполнения договора стадия предоставления объектов, то представляется логичным и последовательным выделение из стадии осуществления перемещения самостоятельной четвертой стадии – стадия сдачи буксируемого объекта, тем более, что указанная стадия отдельно урегулирована в ст. 93 КВВТ РФ. С учетом выделения обозначенных стадий исполнения договора буксировки на стороны возложены и соответствующие обязанности.

На первой стадии (осуществление подготовительных действий, необходимых для буксировки) на сторонах лежат обязанности по приведению судов (иного плавучего объекта) в состояние, пригодное для буксировки, т.е. отвечающее требованиям безопасности, соответствующим техническим условиям условиям договора (ст. 228 КТМ, ст. 89 КВВТ РФ). В части обязанностей отправителя плотов, они регламентируются отдельно в ст. 90 КВВТ РФ. Например, он должен сформировать плоты, вывести их в месте, заранее согласованные с буксировщиком, подготовить причальные устройства.

На стадии предоставления (буксирующего судна и буксируемого объекта) на отправителя возлагаются обязанности по своевременному предъявлению объекта для осмотра, а буксировщик, соответственно, имеет обязанности по его осмотру и проверке как самого объекта, так и документации.

Применительно к стадии осуществления буксировки также предусмотрены требования, в частности, по ее осуществлению с мастерством, соответствующим обстоятельствам буксировки, а также требования о недопустимости перерывов и задержек (кроме необходимых), требования к осуществлению буксировки согласно хорошей морской практике (п. 2 ст. 228 КТМ РФ).

Морская буксировка (по общему правилу) осуществляется под управлением капитана буксирующего судна, а портовая буксировка - под управлением капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта (п.1 ст. 229, п.1 ст. 230 КТМ РФ). Вместе с тем, отметим диспозитивный характер данной нормы, поскольку у сторон договора имеется возможность согласовать (только в письменной форме) иное распределение таких обязанностей. Последствием оформления соответствующего письменного соглашения между сторонами выступает перераспределение презумпции виновности в случае, если при буксировке причиняется вред (п. 2 ст. 229, п. 2 ст. 230 КТМ РФ).

Но другая сторона (не управляющая буксировкой) не является пассивной, поскольку на ней также лежат определенные обязанности, как-то – обязанность заботиться о безопасном плавании образованного буксирного каравана (п. 3 ст. 228 КТМ РФ). Что касается отправителя плотов, то он обязан осуществлять их переформирование и выполнять соответствующий ремонт (п. 2 ст. 90 КВВТ РФ). Сроки осуществления буксировки существенным условием договора не являются, предусмотрено только исключение (кроме необходимых) задержек и перерывов.

Ст. 93 КВВТ РФ предусмотрены обязанности сторон на четвертой стадии исполнения договора буксировки, т.е. при сдаче в порту назначения буксируемого объекта. Так, на буксировщике лежат обязанности по надлежащему извещению получателя о времени, когда должен прибыть буксируемый объект, а на получателе такого объекта – по указанию капитану буксирующего судна места его приема и постановки и обеспечению безопасной постановки (п. 2 ст. 93 КВВТ РФ).

Обязанностью отправителя является оплата буксировки (ст. 88 КВВТ РФ, ст. 225 КТМ РФ), но в отличие от предмета договора, размер оплаты к существенным условиям договора, также, как и срок не относится. При этом, в случае возникновения необходимости по выполнению буксировки систематически, между сторонами может быть заключен соответствующий договор об организации буксировок, содержащий условия о сроках буксировок, а также условия, регулирующие вопросы оплаты и расчетов и другие (п. 5 ст. 88 КВВТ РФ) Т.е. для договора об организации буксировок обязательным условием, которое должно быть согласовано, является порядок оплаты и расчетов.

#### *Форма договора буксировки и порядок заключения договора.*

Для договора морской буксировки, что его также отличает также от портовой буксировки, предусмотрено обязательное заключение в простой письменной форме (ст. 227 КТМ), также, как и для соглашения сторон, которым предусмотрено перераспределение обязанностей в части управления



буксировкой. Но в последнем случае письменная форма такого соглашения обязательна и для морской и для портовой буксировки.

В силу положений ГК РФ письменная форма сделки будет соблюдена, если сделка совершена путем составления одного документа, в т.ч. с помощью электронных либо иных технических средств, путем обмена документами, а также путем совершения конклюдентных действий в ответ на письменное предложение заключить договор (ст. 160, 434, 438 ГК РФ). Как предусмотрено ст. 162 ГК РФ несоблюдения такой формы сделки само по себе не влечет его недействительность. Но для сторон наступают негативные последствия в виде лишения в случае спора права использовать как доказательство свидетельские показания. КВВТ РФ в отличие от КТМ РФ не содержит прямого указания о письменной форме буксировки.

Подводя итоги, отраженного в первой главе исследования «Понятие и общая характеристика договора буксировки», полагаем возможным сформулировать следующие положения:

1. Договор буксировки как самостоятельный гражданско-правовой договор выделен в действующем законодательстве только в КВВТ РФ и КТМ РФ, но отсутствует в Гражданском кодексе РФ, что дает основания для предположения необходимости руководствоваться общими положениями, в т.ч. общими положениями об обязательствах, общими положениями о договоре, положениями о возмещении вреда.

Вместе с тем, буксировка возможна не только водным транспортом, но и иным, к примеру, автомобильным, железнодорожным, буксировка воздушных судов, что требует соответствующего регулирования с учетом специфики соответствующих отношений.

2. Применительно к договору буксировки предлагается определение «Транспортного средства» как предназначенного для перевозки людей, грузов или оборудования самоходное устройство или несамоходное устройство, приводимого в движение с помощью самоходного.

3. Предлагается авторская формулировка определения договора буксировки, которая была приведена ранее и, которая учитывает возможность буксировки не только плавучих объектов, учитывает специфику способа перемещения и особые свойства перемещаемого объекта (плыть, катиться или удерживаться в воздухе).

4. Делается вывод об отличиях договоров буксировки и перевозки грузов, по следующим критериям:

- объектом перевозки является груз, объектом буксировки - другое транспортное средство либо иной обладающий свойствами плыть, катиться или удерживаться в воздухе объект;

- команда буксируемого объекта принимает участие в буксировке, а также при буксировке буксировщик не является (в отличие от перевозчика) фактическим держателем перемещаемого объекта.

- предметом договора буксировки являются действия по перемещению объекта посредством тяги или толкания.

5. Договору буксировки можно дать характеристики как консенсуальному договору, двустороннему и возмездному. А также следует отметить, что договор буксировки может выступать как публичным договором, так и договором в пользу третьего лица.

6. Доказано наличие четырех стадий исполнения договора буксировки, и, в частности, выделение помимо трех общепринятых, о которых шла речь ранее и четвертой стадии – сдача буксируемого объекта по окончании буксировки.

## ГЛАВА 2. ВИДЫ ДОГОВОРА БУКСИРОВКИ

### 2.1. Договоры буксировки с экипажем и без экипажа

Выделение видов договора буксировки возможно по различным критериям. Наиболее часто проводят их классификацию на отдельные виды в зависимости от видов транспорта. Кроме того, наиболее известными на морском и внутреннем водном транспорте являются такие виды буксировки, как портовая и морская. Между тем, каждая классификация должна преследовать определенную цель, имеющую существенное значение для права. Названные выше классификации, хотя и определяют специфику регулирования договорных отношений по буксировке при определенных обстоятельствах, все же имеют второстепенное (частное) значение, поскольку лишь ограниченно влияют на правовую природу договора буксировки в целом.

На наш взгляд, представляется важной классификация, на которую никто не обращает внимания в юридической литературе и науках гражданского и транспортного права, в основе которой лежит критерий распределения обязанностей по управлению буксировкой. При этом, мы исходим из того, что буксировка может быть, как с управлением, так и без управления. При этом, управление может быть разным. В одних случаях, речь идет об управлении буксируемым транспортным средством. При этом, транспортное средство должно быть управляемым. Управление транспортным средством подразумевает непосредственное взаимодействие управляющего человека с соответствующим механизмом.

Соответственно данный вид договора буксировки не охватывает буксировку объектов, не являющихся транспортными средствами (плоты) и неуправляемые транспортные средства (автомобили на жесткой сцепке без водителя, порожние вагоны и т.п.). Поскольку названные объекты буксировки

не требуют управления экипажем, то назовем данный вид договора буксировки договором буксировки без экипажа. При этом, в отличие от договора аренды транспортных средств речь идет конечно же о наличии либо отсутствии экипажа на буксируемом транспортном средстве, т.е. об экипаже лица, которое получает предоставление по договору, а не экипажа стороны договора, предоставляющей услуги. У буксировщика же экипаж имеется всегда, иначе буксировка не состоится.

В других случаях, речь идет об отношениях управления, когда воздействие управляющего субъекта оказывается не на механизмы транспортного средства, а на поведение субъекта, управляющего буксируемым либо буксирующим транспортным средством. Такие отношения можно квалифицировать как специфический вид услуг, имеющих собственное содержание. Управление поведением владельца буксируемого объекта происходит при морской буксировке, а поведением буксировщика и его экипажа при портовой буксировке.

Классификация системы договоров является частным видом дифференциации системы и производится в соответствии с принципом дихотомии (деление надвое). Данный принцип является проявлением системного принципа единства и дифференциации, который Н. Д. Егоров усматривает при построении практически всех уровней системы отрасли гражданского права<sup>1</sup>. На каждой ступени классификации выбирается свой единственный критерий. Применительно к видам договоров буксировки на первой ступени классификации в соответствии с критерием управляемости, они должны подразделяться на договоры, предусматривающие возможность управления транспортным средством, и на договоры, не предусматривающие такой возможности. Первые из них, следует назвать договоры буксировки с экипажем, а вторые – договоры буксировки без экипажа.

---

<sup>1</sup> Егоров, Н. Д. Гражданско-правовое регулирование общественных отношений: единство и дифференциация. Ленинград : Изд-во Ленингр. ун-та, 1988. С. 25.

На второй ступени классификации, договоры буксировки с экипажем в зависимости от субъекта управления делятся на договоры с оказанием услуг по управлению буксировкой и на договоры без оказания таких услуг. Каждый вид договора буксировки имеет свою специфику, которую должны учитывать нормы гражданского права.

Наличие либо отсутствие действий по управлению как критерий для классификации гражданско-правовых договоров не является новым. Так, выделение договора аренды транспортных средств с экипажем и без экипажа, как отдельных видов договора аренды обусловлено тем, что арендуемое транспортное средство требует управления. И в том случае, когда управление осуществляется силами экипажа арендодателя, налицо договор аренды, осложненный услугами по управлению. В случае аренды транспортных средств без экипажа ни о каких услугах не может быть и речи, поскольку арендатор управляет транспортным средством самостоятельно, принося пользу исключительно себе.

Как уже было отмечено, отношения по управлению поведением субъекта отличны от отношений по управлению транспортным средством. Они имеют особую правовую природу. О необходимости выделения в гражданском праве отношений управления, наряду с имущественными, личными неимущественными и корпоративными отношениями не раз заявлялось в науке гражданского права. В гражданском праве такие отношения широко представлены корпоративными отношениями, отношениями по управлению исключительными правами, отношениями по управлению залогом, отношениями по управлению многоквартирным домом, оперативно-диспетчерскому управлению и многими другими. А.А. Ананьева, «нельзя не обратить внимание на то обстоятельство, что термин «управление» встречается в ГК РФ уже 319 раз ...»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Ананьева, А. А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками : дисс. ... доктора юрид. наук : Москва, 2020. С. 42.

Несмотря на это, многие ученые скептически относятся к возможности выделения в гражданском праве отношений управления. Между тем, имеются фундаментальные монографические труды ученых, раскрывающих гражданско-правовую природу отношений управления, входящих в предмет гражданского права<sup>1</sup>. Сторонниками данной позиции являются А.В. Габов, М.А. Егорова, М.Ю. Чельшев и др.<sup>2</sup>. Однако, прав О.В. Гутников, полагающий, что «нет никаких нормативных оснований говорить о том, что включение управленческих отношений в состав предмета гражданского права противоречит природе гражданского законодательства, которое согласно п. 3 ст. 2 ГК РФ не применяется лишь к имущественным отношениям, основанным на властном подчинении одной стороны другой»<sup>3</sup>.

Отношения управления также, как и гражданско-правовые организационные отношения носят неличный неимущественный характер. О том, что отношения управления в гражданском праве по своей сути являются неимущественными, неоднократно отмечалось на страницах юридической литературы<sup>4</sup>. В. А. Сапега, например, говоря об отношениях управления, верно отмечает: «Они по своей сути процедурные и лишены имущественного содержания, поскольку управление не является товаром в широком смысле (вещи, работы, услуги) и не способно к обмену»<sup>5</sup>.

Некоторые ученые склонны отождествлять организационные отношения с отношениями управления из-за схожести их признаков, либо полагают, что

<sup>1</sup> См.: Ананьева, А. А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками. 424 с.; Гутников, О.В. Гражданско-правовая ответственность, в отношениях, связанных с управлением юридическими лицами: диссертация ... доктора юридических наук. Москва, 2018. 599 с.; Харитонова, Ю. С. Отражение функции управления в институтах гражданского права : диссертация ... доктора юридических наук. Москва, 2011. 450 с.

<sup>2</sup> См.: Габов, А. В. Сделки с заинтересованностью в практике акционерных обществ: проблемы правового регулирования. Москва : Статут, 2005. С. 147.; Егорова, М. А. Соотношение категорий «регулирование» и «управление» в гражданско-правовых отношениях // Юрист. 2014. № 9. С. 23.; Чельшев, М. Ю. Основы учения о межотраслевых связях гражданского права. Казань, 2008. С. 179.

<sup>3</sup> Гутников, О. В. Указ. Соч. С. 63.

<sup>4</sup> См., например: Гутников, О.В. Указ. соч. С. 59.; Сапега, В. А. Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности : диссертация ... кандидата юридических наук. Ульяновск, 2023. С. 90.

<sup>5</sup> Сапега, В.А. Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности. Дисс. канд. юрид. наук. С. 92.

отношения управления являются разновидностью гражданско-правовых организационных отношений<sup>1</sup>.

Действительно, определенное сходство этих отношений есть. Помимо того, что оба вида характеризуются признаками отсутствия неразрывной связи с личностью и неимущественности, следует указать на их вспомогательный, обслуживающий характер по отношению к имущественным гражданско-правовым отношениям, что, однако не колеблет их самостоятельности. Однако, имеются между ними и существенные отличия. Так, по мнению С. Ю. Морозова, с которым мы солидарны, таких различий, как минимум, два. Во-первых, организационные отношения направлены на организацию иных (организуемых) общественных отношений. Например, рамочный договор об организации буксировок, направлен на организацию исполнения множества конкретных разовых договоров буксировки. Отношения управления во вне не направлены, они складываются внутри единого правоотношения между управляющим и управляемым субъектом. Во-вторых, правовая цель у участников организационного отношения одна, поэтому здесь нет противопоставления по принципу «ты мне – я тебе». Синналагма (встречный характер) в таких отношениях отсутствует. В отношениях управления, напротив, интересы управляющего и управляемого субъекта разнонаправленные. Применительно к таким отношениям Ю. С. Харитонова высказывает мнение о том, что «управление всегда тесно связано с властью, господством над лицом или имуществом»<sup>2</sup>. Отношения власти и подчинения исключают возможность строить отношения управления на началах координации, как это присуще гражданско-правовым организационным отношениям. Как отмечает В.А. Сапега: «Инициатива в организационном отношении исходит от всех участников, а в отношениях управления только от

---

<sup>1</sup> См.: Егоров, Н. Д. Гражданско-правовое регулирование общественных отношений: единство и дифференциация. Ленинград : Изд-во Ленинград. ун-та, 1988. С. 10 - 11.; Харитонова, Ю.С. Управление в гражданском праве: проблемы теории и практики. Москва : НОРМА, ИНФРА-М, 2011. С. 37.

<sup>2</sup> Харитонова, Ю.С. Управление в гражданском праве: проблемы теории и практики. С. 28.

одного лица, отдающего команды»<sup>1</sup>. Ярко выраженное субординационное начало в гражданско-правовых отношениях управления, их линейный характер не позволяет отождествлять эти отношения с отношениями по организации, полными синергетического потенциала.

В.А. Сапега полагает, что: «Дифференциация обусловлена также тем, что отношения управления, в отличие от организационных отношений не носят процедурного характера»<sup>2</sup>.

Итак, следует сделать вывод о самостоятельности отношения управления в гражданском праве и не о совпадении их с организационными гражданско-правовыми отношениями. Между тем, для гражданского права, как минимум, непривычно звучат слова власть и подчинение, поскольку отношения участников гражданского оборота строятся на началах равенства сторон. Между тем, никакого противоречия здесь нет, поскольку речь идет о частной власти и подчинении. В отличие от публично-правовых отраслей, и в первую очередь от административного права, такая власть основана на доброй воли подчиненного. А.В. Габов подчеркивает: «Природа власти здесь опирается на добровольное ограничение (добровольное подчинение определенным правилам, ценностным установкам, организационным структурам, конкретным лицам)»<sup>3</sup>. Аналогичного мнения придерживается и Ю.С. Харитоновна, по мнению которой «подчинение управляющему основано на акте доброй воли управляемого»<sup>4</sup>. Это означает, что подчиненный по своей собственной воле наделяет полномочиями управляющего субъекта давать обязательные указания в отношении себя. Поэтому, не даром применительно к таким отношениям употребляют выражение «частное принуждение»<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Сапега, В.А. Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности : дисс. ... канд. юрид. наук. С. 93.

<sup>2</sup> Там же. С. 95.

<sup>3</sup> См.: Габов, А. В. Проблемы и перспективы правового регулирования сделок юридических лиц, требующих особого (специального) порядка их совершения // Журнал Российского права. 2008. №1. С.41-51.

<sup>4</sup> См.: Харитоновна, Ю. С. Отражение функции управления в институтах гражданского права : автореферат дисс. ... доктора юридических наук. Москва, 2011. С. 13.

<sup>5</sup> См.: Павлов, А. А. Договор управления чужими делами по российскому гражданскому праву : дисс. ... канд. юрид. наук. Казань, 2020. С. 42.



Гражданско-правовую природу таких отношений характеризуют юридические факты, лежащие в основании возникновения соответствующих правовых связей. Они сугубо гражданско-правовые. Используемые при управлении правовые средства также характеризуется гражданско-правовой принадлежностью. Прекращение отношений и защита нарушенных прав также строится в соответствии с принципами гражданского права. Ю.С. Харитонова пишет: «управление на добровольной основе может быть прекращено по правилам гражданского права либо оспорено в установленном порядке, чего нельзя сказать о публично-правовых отношениях»<sup>1</sup>.

В пользу существования в гражданском праве отношений управления свидетельствует и механизм управляющего воздействия. Он осуществляется с помощью односторонне-обязывающих сделок, которые совершает субъект управления, давая команды. Именно с их помощью в гражданско-правовых отношениях управления происходит обеспечение, «формирование, движение и прекращение правоотношений»<sup>2</sup>. Отдельно отметим, что управляющее воздействие производится в отношении поведения подчиненного лица. Именно поведение является объектом управления. Данное утверждение представляется важным в контексте настоящего исследования, поскольку позволяет объяснить правовую природу управления буксировками.

Итак, отношения управления никак не противоречат принципу равенства сторон. С. Ю. Морозов в этой связи подчеркивает: «отношения власти и подчинения в гражданском праве существуют, а метода власти и подчинения нет и быть не может»<sup>3</sup>.

Далее, следует ответить на вопрос, а могут ли существовать услуги по управлению поведением контрагента? На первый взгляд, ответ может быть отрицательным, поскольку отношения управления носят неимущественный

---

<sup>1</sup> См.: Харитонова, Ю. С. Отражение функции управления в институтах гражданского права : автореферат диссертации ... доктора юридических наук. Москва, 2011. С. 13.

<sup>2</sup> См.: Алексеев, С. С. Односторонние сделки в механизме гражданско-правового регулирования // Антология уральской цивилистики, 1925 - 1989 : сборник статей. Москва : Статут, 2001. С. 67.

<sup>3</sup> Морозов, С. Ю. Метод юридического равенства сторон и принцип подчинения в корпоративном праве России // Вестник Пермского ун-та. Юридические науки. 2017. Вып. 36. С.184.

характер, в то время как услуги в подавляющем большинстве оказываются на возмездной основе. Между тем, такой взгляд представляется поверхностным. Отношения управления, несмотря на неимущественный характер, имеют для участников оборота ценность. А.В. Габов управленческое решение называет «первичным ресурсом, за который идет борьба заинтересованных в обществе лиц»<sup>1</sup>. И это действительно так. Правильное управленческое действие может существенно улучшить имущественное состояние, в то время, как ошибочные действия управленцев способны привести к катастрофическим потерям в имущественной сфере подчиненных им лиц. Но, если управленческое действие представляет для управляемого субъекта благо, то за предоставление этого блага он готов платить. Такие отношения вполне укладываются в конструкцию договора, направленного на оказание услуг.

Между тем, налицо услуга особого рода. Отношения управления, как бы встраиваются в тело услуги. Само управление, будучи процедурой, как было, так и останется неимущественным, но оно превращается в объект, по поводу которого складываются имущественные отношения по оказанию услуг. Спецификой данных услуг является то, что в ее рамках оказывается управляющее воздействие на поведение субъекта, добровольно наделившего в отношении себя полномочиями управляющего. Ни один из институтов договорного права в настоящее время оказания такого рода услуг не предусматривает. Между тем, осуществляя управление буксировкой, буксировщик совершает действия, приносящие пользу владельцу буксируемого средства, за что, на наш взгляд, имеет право на вознаграждение.

Такие услуги по управлению отличаются от услуг по управлению транспортными средствами в рамках договора аренды транспортных средств, поскольку в первом случае речь идет об управлении поведением экипажа буксируемого средства, а во втором об управлении непосредственно самим транспортным средством. Между тем, нет никаких причин для учета

---

<sup>1</sup> Габов, А. В. Сделки с заинтересованностью в практике акционерных обществ: проблемы правового регулирования. Москва : Статут, 2005. С. 147.

осложнения предмета договора услугами по управлению применительно к договору аренды транспортных средств, и не учитывать такое осложнение применительно к договору буксировки. И в том, и в другом случае услуги по управлению определяют видовую характеристику договора, требующую учета специфики правового регулирования складывающихся отношений.

Представляется возможным, исходя из сказанного, сформулировать следующие определения видов договора буксировки с экипажем и без экипажа.

*По договору буксировки с экипажем буксировщик обязуется доставить путем тяги или толкания самоходное транспортное средство в пункт назначения с оказанием, либо без оказания услуг по управлению буксировкой и выдать его управомоченному лицу, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.*

*По договору буксировки без экипажа буксировщик обязуется переместить путем тяги или толкания несамоходное транспортное средство или иной объект, обладающий свойствами плыть, катиться или удерживаться в воздухе, не являющийся транспортным средством, в пункт назначения и сдать его управомоченному лицу, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.*

Дифференциация норм о данных видах договоров позволяет учесть специфику правил об ответственности за вред, причиненный в процессе управления, а также за нарушение сроков доставки транспортного средства в результате ошибочно совершенных управленческих действий. Также должна быть учтена специфика распределения обязанностей по подготовке судна к буксировке. Нормативно должны быть закреплены правила, регламентирующие сам процесс управления поведением экипажа буксируемого судна, в том числе определены средства, при помощи которых передаются команды.

Следует также отметить, что в договоре буксировки без предоставления услуг по управлению также существует обязанность управлять буксировкой. Однако такое управление услугой не является, поскольку оно осуществляется экипажем буксируемого средства в свою пользу.

Резюмируя сказанное, можно сделать следующие **выводы**:

1. Применительно к видам договоров буксировки на первой ступени классификации в соответствии с критерием управляемости, они должны подразделяться на договоры, предусматривающие возможность управления транспортным средством, и на договоры не предусматривающие такой возможности. Первые из них, следует назвать договоры буксировки с экипажем, а вторые – договоры буксировки без экипажа. На второй ступени классификации, договоры буксировки с экипажем в зависимости от субъекта управления делятся на договоры с оказанием услуг по управлению буксировкой и на договоры без оказания таких услуг.

2. По договору буксировки с экипажем буксировщик обязуется доставить путем тяги или толкания самоходное транспортное средство в пункт назначения с оказанием, либо без оказания услуг по управлению буксировкой и выдать его управомоченному лицу, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.

3. По договору буксировки без экипажа буксировщик обязуется переместить путем тяги или толкания несамоходное транспортное средство или иной объект, обладающий свойствами плыть, катиться или удерживаться в воздухе, не являющийся транспортным средством, в пункт назначения и сдать его управомоченному лицу, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.

## 2.2 Договор буксировки на морском и внутреннем водном транспорте

В отличие от буксировки железнодорожным, воздушным и автомобильным транспортом (отношениям в указанной сфере анализ будет дан в последующих параграфах), применительно к регулированию возникающих при буксировке водным транспортом отношений, в действующем законодательстве имеются специальные положения, регулирующие отношения, возникающие как в рамках договора буксировки внутренним водным транспортом, так и в рамках договора буксировки морским транспортом.

«По договору буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка)» (ст. 225 КТМ РФ).

Обратим внимание, что выделение двух обозначенных видов буксировки морским транспортом (морская и портовая), что отражено в самом приведенном определении, было не всегда, а явилось результатом постепенного совершенствования законодательства в указанной сфере. Так, в кодексе КТМ СССР 1929 года предусматривалась возможность буксировать только судно, а на портовую буксировку формально не распространялись положения глава «О договоре буксировки», хотя в правовой литературе высказывались и иные мнения. К примеру, Ю.Х. Джавад полагал, что нормы КТМ СССР 1929 года о буксировке должны распространяться на портовую буксировку в силу их общего характера<sup>1</sup>, а М.И. Брагинский придерживался мнения, о распространении положений КТМ СССР 1929 года о буксировке и на

---

<sup>1</sup> Джавад, Ю. Х., Жудро А. К., Самойлович П. Д. Морское право : учебник для вузов Министерства морского флота / под ред. А. К. Жудро. Москва : Транспорт, 1964. С. 188.

случаи буксировки иного плавучего объекта<sup>1</sup>. С принятием КТМ СССР 1968 года обозначенный пробел был устранен.

В соответствии с п. 1 ст. 88 КВВТ РФ «В соответствии с договором буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно или плавучий объект (далее - буксируемый объект) в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить ее».

Таким образом, оба кодекса (КТМ РФ и КВВТ РФ) уже при определении договора буксировка, предусматривают возможность буксировки «плавучего объекта». В этой связи, необходимо обратить внимание на имеющиеся в правовой литературе справедливые замечания С.Ю. Морозова о том, что «в данном случае речь идет не об объекте, который обладает соответствующим свойством плавучести, а имеется в виду, что такое присущее объекту свойство и реализуется при перемещении объекта»<sup>2</sup>.

С учетом изложенного, необходимо отметить такой существенный признак договора буксировки водным транспортом – использование свойства плавучести буксируемого объекта для его перемещения, поскольку, очевидным является, что плавучий объект возможно переместить и посредством перевозки в качестве груза, в связи с чем обозначается потребность в отграничении договоров буксировки и перевозки груза. В соответствующем параграфе работы данному вопросу уже было уделено внимание и отмечено, что перевозчик выступает фактическим держателем груза, а при буксировке передача объекта в фактическое держание другой стороне не происходит. Указанные особенности договора буксировки характерны в полной мере и для водной буксировки, в частности.

---

<sup>1</sup> Маковский, А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. Москва : Морской транспорт, 1961. С. 53.

<sup>2</sup> Морозов, С. Ю. Транспортное право : учебник для академического бакалавриата. 4-е изд. перераб. и доп. Москва : Издательство Юрайт, 2018. С. 185.

В качестве сторон договора буксировки водным транспортом выступают владельцы буксирующего и буксируемого судна (объекта), а кроме того имеется и иной участник буксировки – получатель буксируемого объекта, которым может выступать и сам отправитель (ст. 93 КВВТ), а может быть и иное лицо, что дает основания рассматривать договор буксировки как договор в пользу третьего лица.

При общей характеристике договора буксировки мы отмечали, что если действующим законодательством не предусмотрено ограничений в части владельца буксируемого объекта, то в части соответствующие ограничивающие требования вполне могут иметься и, в частности, предусмотрены пунктом 29 ст. 12 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности»<sup>1</sup>, а также постановлением Правительства РФ от 21 июля 2021 г. № 1243.

В силу пункта 3 Положения о лицензировании к числу лицензионных требований отнесены: наличие соответствующих судов на законном основании; наличие соответствующей системы управления безопасной эксплуатацией судов; требования к наличию ответственного за безопасность должностного лица, которое также должно соответствовать определенным требованиям в части наличия стажа соответствующей работы (в должностях капитана судна, старшего помощника капитана или старшего механика), уровня образования; и другие требования. За допущенные в процессе осуществления соответствующей деятельности нарушения лицензионных требований предусмотрена административная ответственность как и за осуществление лицензируемой деятельности вообще без лицензии (ч. 1-4 ст. 14.1.2 КоАП РФ)<sup>2</sup>.

Так, юридическое лицо привлечено к ответственности, предусмотренной по ч. 4 ст. 14.1.2 КоАП РФ, за допущенное им нарушение лицензионных

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Собрание законодательства РФ. 2011. №19. Ст. 2716 ; 2024. № 1 (часть I). Ст. 56.

<sup>2</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2024) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1 ; 2024. № 1 (часть I). Ст. 49.

требований, выразившееся в том, что принадлежащий Обществу Буксир «РБТ-10б» оказывал помощь судам способом толкания в целях передвижения, маневрирования и производства швартовых операций, при этом соответствующий буксир отсутствовал в перечне объектов, используемых при осуществлении буксировки в выданной Обществу лицензии<sup>1</sup>.

Постановлением мирового судьи, оставленным без изменения вышестоящими судебными инстанциями, ОАО «ССЗ «Мидель» привлечено к ответственности по ч. 1 ст. 14.1.2 КоАП РФ за осуществление буксировки на возмездной основе теплохода в акватории морского порта Ростов-на-Дону без соответствующей лицензии<sup>2</sup>. Более того, в случае причинения крупного ущерба (извлечения дохода в крупном размере) установлена и уголовная ответственность (ст. 171 УК РФ)<sup>3</sup>.

В судебной практике возникал вопрос о необходимости лицензирования деятельности при коммерческом прокате людей на надувной системе «Банан» или на парашюте, буксируемых маломерным судном. Госморречнадзор в этой связи давал разъяснения, что деятельность по прокату людей на буксируемых маломерным судном надувной системе «Банан» и парашюте, является водным аттракционом и лицензированию не подлежит<sup>4</sup>.

Представляется необходимым согласиться с указанным мнением, поскольку, хотя в техническом смысле осуществляется перемещение посредством тяги одного объекта другим, между сторонами не складываются гражданско-правовые отношения по договору буксировки, так как отсутствуют соответствующие стороны, в частности владелец (отправитель) буксируемого объекта, отсутствуют соответствующие обязательства по перемещению и собственно цели перемещения буксируемого объекта, а

---

<sup>1</sup> Дело № 7.1-674/2018, апелляционное решение Ростовского областного суда от 07.08.2018. Текст : электронный // Актофакт : архив судебных дел и решений : [сайт]. URL : <https://actofact.ru/case-61OS0000-7-1-674-2018-2018-06-20-1-1/> (Дата обращения : 12.12.2023).

<sup>2</sup> Постановление Ростовского областного суда от 05.06.2018 №4а-528/2018 // СПС Консультант Плюс.

<sup>3</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2023) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954; 2023. № 52. Ст. 9522.

<sup>4</sup> Вопрос-ответ // Ространснадзор: официальный сайт. 2019. [электронный ресурс] <https://rostransnadzor.ru> (дата обращения: 11.10.2019).



присутствуют цели развлечения лица, которому предоставляется место на надувном объекте во время движения, а буксируемый маломерным судном «банан», «плюшка» или иной подобный объект представляет собой оборудование, предназначенное для такого развлечения, что соответствует понятию «аттракцион», которое отражено, к примеру, в постановлении Правительства РФ от 30.12.2019 № 1939<sup>1</sup>, а также постановлении Правительства РФ от 20.12.2019 № 1732<sup>2</sup>.

Как уже отмечали в научной литературе принято разбивать процесс исполнения договора буксировки, выделяя последовательные этапы: подготовки к буксировке (1), предоставление буксирующего и буксируемого объектов (2) и осуществление перемещения (3)<sup>3</sup>. Полагаем, что обозначенное деление процесса исполнения буксировки на стадии вполне оправдано в числе прочих видов и, применительно к рассматриваемому виду буксировки, с учетом возникающих у сторон договора прав и обязанностей, которые нашли соответствующее закрепление в нормах КТМ и КВВТ.

На стадии осуществления подготовительных необходимых для буксировки действий стороны обязаны привести принадлежащее им судно или иной соответствующий плавучий объект в годное для буксировки состояние (п. 1 ст. 228 КТМ, ст. 89 КВВТ РФ), а отправитель плотов в силу положений ст. 90 КВВТ РФ обязан сформировать плоты, вывести их в месте, заранее согласованные с буксировщиком, подготовить причальные устройства.

На стадии предоставления буксирующего судна и буксируемого объекта отправитель и буксировщик обязаны предъявить объект для осмотра и произвести такой осмотр и проверку как оснастки и оборудования, так и документов соответственно (п. 1 ст. 90 КВВТ РФ).

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 30.12.2019 № 1939 (ред. от 09.12.2022) «Об утверждении Правил государственной регистрации аттракционов» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 2 (часть II). Ст. 184 ; 2022. № 51, Ст. 9233.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 20.12.2019 №1732 (ред. от 09.10.2021) «Об утверждении требований к техническому состоянию и эксплуатации аттракционов» // Собрание законодательства РФ. 2019. № 2 (часть I), ст. 7972 ; 2021. № 42. Ст. 7124.

<sup>3</sup> Морозов, С. Ю. Транспортное право: учебник для академического бакалавриата. 5-е изд. перераб. и доп. Москва : Издательство Юрайт, 2024. С. 187.

Обязанности на стадии осуществления перемещения предусмотрены пунктом 2 ст. 228 КТМ РФ, и к ним отнесены осуществление буксировки с требуемыми обстоятельствами мастерством, а также без перерыва и задержек (кроме необходимых), и в соответствии с хорошей морской практикой.

Вместе с тем, представляется целесообразным и выделение также самостоятельной стадии сдачи буксируемого объекта (четвертая стадия), тем более, с учетом того, что указанная стадия отдельно урегулирована. В частности, в статье 93 КВВТ РФ предусмотрены обязанности буксировщика по надлежащему извещению позднее чем за 24 часа и повторно за 6 часов до прибытия, и обязанности получателя буксируемого объекта по указанию места приема и места постановки буксируемого объекта, обеспечению безопасной его постановки (п. 2 ст. 93 КВВТ РФ).

С 1 марта 2022 года введены в действие Правила буксировки судов и плавучих объектов на внутреннем водном транспорте (утв. 28 августа 2020 г.)<sup>1</sup>. Исходя из сформулированных в Правилах буксировки положений также можно выделить четыре стадии исполнения договора буксировки, в частности, Правила содержат специальный раздел «VI. Порядок сдачи буксируемого объекта в порту (пункте) назначения». Обязанности буксировщика по надлежащему извещению получателя о времени, когда прибывает буксируемый объект, сформулированы аналогично положениям ст. 93 КВВТ РФ.

С учетом выделенных существенных признаков договора буксировки водным транспортом, специфики объектов, способа перемещения, стадий исполнения договора буксировки предлагается определение: «По договору буксировки водным транспортом одна сторона (буксировщик) обязуется переместить посредством тяги или толкания другое судно либо иной плавучий объект на определенное расстояние и сдать его получателю, а другая сторона

---

<sup>1</sup> Приказ Минтранса России от 28.08.2020 № 339 «Об утверждении Правил буксировки судов и плавучих объектов на внутреннем водном транспорте» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 21.07.2021.

(владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку».

### 2.3 Договор буксировки на автомобильном транспорте

Формирующиеся в связи с оказанием автомобильным транспортом услуги отношения регламентируются наряду с другими нормативными правовыми актами положениями Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации (Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ)<sup>1</sup> (далее-УАТ РФ).

УАТ РФ предусмотрены общие условия перевозок, которые осуществляются различными транспортными средствами, включая легковые и грузовые автомобили (в т.ч. с прицепами и полуприцепами), транспортными средствами общественного транспорта (автобусы, трамвая и троллейбусы), применительно и к перевозке пассажиров и груза, и к перевозке грузов. Кроме того, УАТ РФ предусмотрены общие условия оказания соответствующих услуг на объектах транспортной инфраструктуры (ч. 2 ст. 1 Устава). Во исполнение положений УАТ РФ утверждены Правила перевозок грузов автомобильным транспортом (постановление Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 2200)<sup>2</sup>, которыми определен порядок организации перевозок автомобильным транспортом, а также порядок предоставления соответствующих транспортных средств для таких перевозок.

П. 52.21.25 собирательной классификационной группировки «Платные услуги населению» на основе Общероссийского классификатора видов экономической деятельности<sup>3</sup> устанавливает, что «услуги по буксировке

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5555 ; 2023. № 43. Ст. 7602.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 «Об утверждении Правил перевозки грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в п. 2.1.1 Правил дорожного движения // СПС Консультант плюс.

<sup>3</sup> Приказ Росстата от 23.05.2016 № 244 (ред. от 03.07.2017) «Об утверждении собирательных классификационных группировок «Платные услуги населению» на основе Общероссийского классификатора

автотранспортных средств», что также отражено в п. 52.21.25 Приказа Росстата от 20.12.2023 № 668 «Об утверждении Официальной статистической методологии формирования официальной статистической информации об объеме платных услуг населению»<sup>1</sup>.

Вместе с тем, ни УАТ РФ, ни указанные Правила не содержат такого понятия как «буксировка». В ст. 2 УАТ РФ приведены понятия груза, под которым следует понимать материальный объект, который принят для перевозки. Даются понятия грузоотправителя, грузополучателя, перевозчика, сформулированные применительно к перемещению груза. В Правилах также дается понятие грузового места как принятого для перевозки материального объекта.

С учетом приведенных понятий, возникает вопрос, укладываются ли отношения сторон, которые возникают при буксировке, в определенные рамки соответствующей договорной конструкции перевозки груза, с учетом приведенного в п. 1 ст. 785 ГК РФ определения договора перевозки груза в качестве договора, в соответствии с которым на перевозчике лежит обязанность по перемещению груза в конкретное место в пространстве, с обеспечением сохранности груза, а также обязанность по его выдаче уполномоченному для получения груза лицу<sup>2</sup>.

Случаи буксировки автомобильным транспортом распространены, а регулирующие буксировку автомобильным транспортом нормы права, несмотря на отсутствие специальных норм в ГК РФ и УАТ РФ, имеются в ряде других нормативных актов. В Правилах дорожного движения положения, регулирующие перевозку грузов и буксировку, содержатся в разных разделах

---

видов экономической деятельности (ОКВЭД2) ОК 029-2014 (КДЕС Ред. 2) и «Платные услуги населению» на основе Общероссийского классификатора продукции по видам экономической деятельности (ОКПД2) ОК 034-2014 (КПЕС 2008)» (Зарегистрировано в Минюсте России 15.06.2016 N 42540) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 17.06.2016; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 31.07.2017

<sup>1</sup> Приказ Росстата от 20.12.2023 № 668 «Об утверждении Официальной статистической методологии формирования официальной статистической информации об объеме платных услуг населению» // СПС КонсультантПлюс.

<sup>2</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 №14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.09.2023) // Собрание законодательства РФ. 1996, № 5. Ст. 410 ; 2023. № 25. Ст. 4398.

Правил (разделы 23 и 20 соответственно). Согласно пунктам 20.1 – 20.4 Правил, к примеру, осуществление буксировки автомобильным транспортом возможно на жесткой сцепке, гибкой сцепке, и, кроме того, методом частичной погрузки<sup>1</sup>.

Лицо, которое управляет автомобилем, буксируемым на гибкой сцепке следует рассматривать как водителя, поскольку согласно пункту 1.2 Правил дорожного движения таковым является лицо, управляющее транспортным средством, и при этом буксировка на гибкой сцепке не обеспечивает точного следования (повторения) траектории движения буксирующего транспортного средства буксируемым, что вполне возможно, если буксировка осуществляется на жесткой сцепке.

Соответствующая правовая позиция сложилась и в судебной практике. К примеру, она нашла отражение в постановлении Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 21 января 2021 года № 16-116/2021, принятого по делу о привлечении лица к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ<sup>2</sup>, в кассационном определении судебной коллегии по уголовным делам Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 07 апреля 2021 года № 77-1219/2021, принятом по вопросу о привлечении лица к уголовной ответственности по ст. 264.1 Уголовного кодекса РФ. При этом лицо, управлявшее автомобилем, буксируемым на гибкой сцепке, рассматривалось как водитель<sup>3</sup>. В КоАП РФ включена статья 12.21, которая предусматривает административную ответственность за нарушение как правил перевозки грузов так и правил буксировки<sup>4</sup>.

Имеется упоминание о буксировке автомобильным транспортом и в международных правовых актах, представляющих собой часть правовой

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 02.06.2023) «О правилах дорожного движения» // Сборник актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531 ; Сборник законодательства РФ. 2023. № 23 (Часть II). Ст. 4211.

<sup>2</sup> Постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 21 января 2021 года № 16-116/2021 // СПС Консультант Плюс

<sup>3</sup> Кассационное определение судебной коллегии по уголовным делам Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 07 апреля 2021 года № 77-1219/2021 // СПС Консультант плюс

<sup>4</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ // СПС Консультант плюс.

системы Российской Федерации в силу положений части 4 статьи 15 Конституции РФ. К примеру, в соответствии со ст. 1 Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 г.) одним из назначений автомобиля как механического транспортного средства выступает наряду с перевозкой также и буксировка<sup>1</sup>.

Нужно обратить внимание на то, что в указанной Конвенции «толкать» предмет не означает «буксировать» предмет. В частности, в п. 2 ст. 27 Конвенции устанавливается запрет водителям велосипедов буксировать или толкать предметы, если такие предметы могут создать помеху управлению. Аналогичное регулирование имеется и для водителей велосипедов с подвесным двигателем, а также для водителей мотоциклов.

Правительством нашей страны с правительствами ряда иностранных государств были заключены соглашения по вопросам международного автомобильного сообщения. Примером таких соглашений служит Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении" (Заключено в г. Пекине 08.06.2018)<sup>2</sup>.

В соответствии со статьями 6, 7 указанного Соглашения по общему правилу двусторонние и транзитные перевозки грузов, осуществляются согласно выдаваемых компетентными органами разрешений, которые оформляются в виде отдельных документов для каждой перевозки, под которой подразумевается совершение только одного рейса (туда и обратно) по общему правилу, но иное может быть предусмотрено в самом соответствующем разрешении. При этом также предусмотрено и исключение для случаев, когда производится перевозка неисправных транспортных средств, а также автотранспортных средств с назначением технической помощи в целях осуществления буксировки поврежденных автотранспортных средств. Таким образом, понятие буксировки не охватывается понятием перевозки.

---

<sup>1</sup> Конвенция «О дорожном движении» (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014) // Ведомости ВС СССР. 1974. № 20. Ст. 305.

<sup>2</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики «О международном автомобильном сообщении» (Заключено в г. Пекине 08.06.2018) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 17.09.2018

Аналогичные нормы содержатся в других межправительственных подобных соглашениях, в частности с правительствами Республики Кипр<sup>1</sup>, Республики Молдова<sup>2</sup>, КНДР<sup>3</sup>, Иорданского Хашимитского Королевства<sup>4</sup>, Швейцарской Конфедерации<sup>5</sup> и рядом других государств.

Выделяют буксировку не только в нормативных правовых актах, но и в договорной практике, в частности страховые компании при определении условий страхования в правилах страхования, которые в силу п. 2 ст. 943 Гражданского кодекса РФ становятся обязательными как для страхователя (выгодоприобретателя), так и для самого страховщика, если страховом полисе (договор страхования) указано прямо на применение таких правил, а их текст изложен в одном с договором документе или на оборотной стороне либо правила к такому договору (полису) приложены, что удостоверено записью в договоре.

К примеру, в Правилах страхования автотранспортных средств СПАО «Ингосстрах» (утверждены 20 августа 2019 г.)<sup>6</sup>, текст которых размещен на официальном сайте компании, при описании такого страхового риска как «ДТП при управлении транспортным средством лицами, допущенными к управлению»<sup>7</sup> в качестве события, возникшего в процессе движения застрахованного транспортного средства по дороге и с его участием, делается исключение для случаев перемещения (транспортировки) транспортного

---

<sup>1</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Кипр «Об условиях поездок граждан Российской Федерации и граждан Республики Кипр» (заключено в г. Никосии 08.06.2005) // Бюллетень международных договоров. 2008. № 10. С. 16 - 21.

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства РФ от 23.03.2017 № 533-р «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Молдова о международном автомобильном сообщении» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 27.03.2017.

<sup>3</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Корейской Народной Демократической Республики «О международном автомобильном сообщении» (Заключено в г. Москве 14.04.2015) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 25.11.2015.

<sup>4</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Иорданского Хашимитского Королевства «О международном автомобильном сообщении» (Заключено в г. Москве 13.11.2014) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 25.03.2015.

<sup>5</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Федеральным Советом Швейцарской Конфедерации «О международном автомобильном сообщении» (Заключено в г. Москве 20.10.2014) (ред. от 15.10.2021) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 26.02.2015.

<sup>6</sup> Правила страхования автотранспортных средств СПАО «Ингосстрах» (утверждены 20 августа 2019 г.). Текст: электронный // Открытое акционерное общество Ингосстрах : [сайт]. URL:[www.ingos.ru](http://www.ingos.ru) (дата обращения 30.12.2023).

<sup>7</sup> Там же.

средства любым видом транспорта, в частности, методом частичной погрузки (что Правилами дорожного движения отнесено к буксировке, а не перевозке). А в понятии транспортного средства выделены буксируемые транспортные средства.

В связи с правовой неопределенностью, связанной с отсутствием специальных правовых норм, посвященных договору буксировки на автомобильном транспорте, возникают сложности в квалификации правоотношений сторон. К примеру, постановлением судьи Верховного Суда РФ от 09 января 2020 г. № 11-АД19-43 отменено решение судьи Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан от 28.03.2019 и соответствующее постановление зампреда Верховного Суда Республики Татарстан от 22.08.2019, вынесенные в отношении лица по ч. 3 ст. 12.21.1 КоАП РФ. Основанием для привлечения его к ответственности послужили выводы о том, что он в нарушение требований п. 23.5 Правил дорожного движения управлял крупногабаритным транспортным средством без специального разрешения. Основанием же отмены судебных постановлений послужили содержащиеся в них противоречия, в частности, судья указал, что буксировка осуществлялась методом погрузки, а заместитель председателя Верховного суда Республики Татарстан - что буксировка была на жесткой сцепке. Верховный Суд Российской Федерации указал, что вопрос о том, являлось ли буксируемое транспортное средство грузом является юридически значимым и должен исследоваться<sup>1</sup>.

Необходимость законодательного четкого разграничения перевозки и буксировки, в т.ч. и автотранспортом, не как технических процессов, а как гражданско-правовых договоров прослеживается и на другом примере. Так, в результате дорожно-транспортного происшествия 05.05.2008 с участием автомобиля ЗИЛ, который буксировал на жесткой сцепке автомобиль ПАЗ, и автомобиля ВАЗ последнему причинены механические повреждения. ООО

---

<sup>1</sup> Постановление Верховного Суда РФ от 09.01.2020 № 11-АД19-43 // СПС Консультант Плюс.



Страховая компания «АСКО» по договору добровольного страхования возместила ущерб владельцу автомобиля ВАЗ, и полагая, что виновником дорожно-транспортного происшествия является водитель автомобиля ЗИЛ, ответственность которого застрахована на момент происшествия ОАО «Наско-Татарстан», ООО Страховая компания «АСКО» обратилось в суд с иском к ОАО «Наско-Татарстан» о взыскании ущерба в порядке суброгации.

Суды установили, что буксируемый на жесткой сцепке автомобиль ПАЗ при повороте направо совершил столкновение с автомобилем ВАЗ, припаркованным у края дороги, поскольку на повороте у автомобиля ПАЗ согнулась сцепка, и виновником ДТП является не водитель автомобиля ЗИЛ, а водитель автомобиля ПАЗ, который в нарушение требований пункта 2.3.1 Правил дорожного движения не проверил и в пути не обеспечил исправное состояние буксируемого транспортного средства<sup>1</sup>.

А.Н. Танага привел мнение о различии сцепки механических транспортных средств для буксировки и автопоезда (механического транспортного средства с прицепом), обращая внимание на то, за счет чего приводится в движение транспортное средство: в составе автопоезда - собственным двигателем, при буксировке – за счет тяги двигателя буксирующего транспортного средства. Кроме того, обращено внимание на юридическую самостоятельность транспортных средств (буксирующего и буксируемого), и указано, что в случае разрыва сцепки и столкновения буксирующего и буксируемого транспортных средств имеется взаимодействие источников повышенной опасности<sup>2</sup>. При этом автор ссылается на вывод научно-консультационного совета при ФАС Северо-Кавказского округа по вопросу об определении лица, обязанного по договору страхования гражданской ответственности, в соответствии с которым обязанность по выплате страхового возмещения возложена в рамках договора ОСАГО на страховщика, застраховавшего ответственность владельца буксируемого

<sup>1</sup> Постановление ВАС Поволжского округа от 07.09.2009 по делу №А65-24553/2008 // СПС Консультант Плюс.

<sup>2</sup> Танага, А. Н. Буксировка, Автопоезд, ОСАГО // Транспортное право, 2014. №2. С. 18-20.

(обращаем внимание - не буксирующего) транспортного средства, так как «по полису ОСАГО собственника буксируемого автомобиля считается застрахованной также гражданская ответственность любого законного владельца, в т.ч. владельца основного транспортного средства, к которому на жесткой сцепке присоединен буксируемый автомобиль»<sup>1</sup>. Такая позиция представляется необоснованной, поскольку в данном случае в качестве владельца буксируемого транспортного средства рассматривается владелец буксирующего транспортного средства, что исключает юридическую самостоятельность транспортных средств и не позволяет говорить о взаимодействии источников повышенной опасности.

08 ноября 2022 г. было принято новое постановление Пленума Верховного Суда РФ по вопросам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и в нем разъяснено, что даже если собственниками тягача и прицепа в составе автопоезда являются разные лица, вред применительно к отношениям, возникающим из страхования ответственности, считается причиненным посредством только тягача, т.е. одного транспортного средства. (абз. 3 пункт 8)<sup>2</sup>. При этом никаких разъяснений относительно того, подлежат ли применению указанные правила при буксировке транспортных средств или нет, не содержится.

Прежде, чем предложить решение обозначенной проблемы необходимо выделить существенные черты буксировки автомобильным транспортом, позволяющие четко отграничить буксировку от смежных правовых институтов, и в частности – перевозки грузов. Безусловно, буксируемый объект также, как и груз в договоре перевозки является объектом материального мира, а при буксировке происходит его перемещение в пространстве в конкретное место. Вместе с тем, необходимо учитывать специфику объекта буксировки и, в частности, такое его свойство как

---

<sup>1</sup> Справочные материалы к заседанию научно-консультационного совета при Федеральном арбитражном суде Северо-Кавказского округа 27 ноября 2009 г. (вопрос 12). Ставрополь, 2009. С. 28 – 29.

<sup>2</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 08.11.2022 № 31 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. 2022. № 261.

способность к перемещению под воздействием буксирующего объекта, а также специфику способа перемещения, которое производится посредством тяги либо посредством толкания другого объекта), т.е. способа, при реализации которого используется присущее такому буксируемому объекту особое свойство - способность катиться.

Кроме того, как уже было отмечено в процессе осуществления перевозки осуществляющее ее лицо (перевозчик) выступает фактическим держателем вверенного ему груза вплоть до того момента, как произойдет его сдача грузополучателю, но в процессе осуществления буксировки такая передача перемещаемого объекта не происходит, и при буксировке, что также отличает ее от перевозки груза, предполагается участие владельца буксируемого объекта в исполнении буксировки, в частности, путем приведения в годное состояние объекта буксировки, а также путем проявления заботы о безопасной буксировке.

С учетом изложенного, принимая во внимание выделенные существенные черты буксировки, приходим к выводу, что отношения сторон, складывающиеся при буксировке автомобильным транспортом, не укладываются в рамки договорной конструкции перевозки груза.

Представляется, что с учетом особенностей буксировки как способа перемещения, с учетом ее распространенности на автомобильном транспорте, имеется необходимость выделения соответствующих положений в законодательстве с целью более четкого урегулирования отношений сторон при буксировке, с учетом выделения стадий исполнения буксировки, с соответствующей регламентацией как обязанностей сторон, так и распределением ответственности сторон, что, безусловно должно способствовать как правовой определенности так и предсказуемости в отношениях сторон.

Резюмируя изложенное и подводя итоги, представляется возможным сделать выводы, что перемещение на автомобильном транспорте одного объекта другим на гибкой или жесткой сцепке следует признать буксировкой,

вопрос же о том является буксировкой или перевозкой перемещение объекта автомобильного транспорта методом частичной погрузки должен разрешаться в каждом конкретном случае с учетом участия владельца перемещаемого объекта в исполнении такого перемещения, в частности на стадиях предоставления объекта и стадии осуществления перемещения.

С учетом выделенных существенных черт буксировки автомобильным транспортом, в частности, специфики объекта буксировки (способность к перемещению под воздействием буксирующего объекта), специфики способа перемещения (путем тяги либо путем толкания другого объекта), а также специфики отношений сторон, поскольку предполагается участие владельца буксируемого транспортного средства в процессе буксировки, предлагается авторская формулировка определения:

«По договору буксировки на автомобильном транспорте одна сторона (буксировщик) обязуется переместить посредством тяги или толкания транспортное средство автомобильного транспорта на определенное расстояние и сдать его получателю, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки, обеспечить его надлежащее техническое состояние и оплатить буксировку».

## **2.4 Договор буксировки на железнодорожном транспорте**

Как было отмечено в предыдущей главе работы специальных норм о договоре буксировки, в т.ч. о договоре буксировки на железнодорожном транспорте, не включено в нормативные правовые акты, регулирующие отношения, которые возникают при его использовании. При этом, буксировка соответствующим видом транспорта вполне возможна, на что уже обращали внимание, равно как и на полемику относительно правовой природы перемещения в пространстве грузового порожнего вагона. Осуществляется ли такое перемещение в рамках договора перевозки или в рамках договора буксировки, а также в качестве чего (груза или транспортного средства)

необходимо рассматривать грузовой порожний вагон? В правовой литературе как правило идет обсуждение вопроса о том, чем же является грузовой порожний вагон. В настоящем исследовании предлагается взглянуть на данную проблему с точки зрения возможности классифицировать договор, посредством которого осуществляется перемещение порожнего вагона, как договор буксировки.

Как уже отмечалось, в ст. 2 УЖТ РФ даются понятия перевозчика, грузоотправителя (отправителя), а также грузополучателя (получателя), груза, перевозочного документа<sup>1</sup>, анализ в совокупности которых дает основания прийти к выводам, что, с одной стороны перемещение грузового порожнего вагона упоминается в УЖТ РФ как перевозка, но при этом такой вагон не входит в понятие груза, а упоминается наряду с ним. Грузом же признается объект, принятый (предназначенный) как раз для перевозки путем помещения в грузовые вагоны и (или) контейнеры. При этом грузовой вагон не может как груз быть перевезен внутри другого вагона или тем более контейнере, что является очевидным с учетом его физических характеристик, и такой объект является по своему назначению транспортным средством, поскольку для перевозки в нем иных объектов и предназначен.

Мы находим подтверждение того, что порожний грузовой вагон является транспортным средством и в других нормативных правовых актах. Так, в силу положений Закона о железнодорожном транспорте грузовой порожний вагон следует относить (наряду с локомотивами) к железнодорожному подвижному составу<sup>2</sup>, и при этом к перевозчикам не отнесено лицо, которое осуществляет перевозку такого вагона. В ч. 1 ст. 11.15 КоАП РФ грузовые вагоны называются в числе транспортных средств, за повреждение имущества на которых предусмотрена ответственность.

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170 ; 2023. № 43. Ст. 7602.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 10.01.2003 N 17-ФЗ (ред. от 13.06.2023) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 169 ; 2023. № 25. Ст. 4410.

Приказом Министерства транспорта России от 07.12.2016 за № 374 были утверждены Правила приемки грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом. Указанные Правила включают положения, отражающие различие между грузом и грузовым порожним вагоном<sup>1</sup>. Также Приказом Минтранса России от 04 марта 2019 г. за № 70 были утверждены Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением<sup>2</sup>. В указанных Правилах содержатся положения, которые предусматривают проведение ряда организационных и технологических мероприятий в целях надлежащего обслуживания груза при осуществлении перевозки железнодорожным транспортом. В число таких мероприятий входят и мероприятия на случай обнаружения в пути следования вагонов их технической неисправности. Но, справедливо будет заметить, что эти положения имеют отношение только к вагонам, в которые помещен груз, но не к порожним, и, соответственно сопровождение осуществляется, именно, груза.

Действующее в сфере функционирования железнодорожного транспорта законодательство соответствующие вопросы, которые связаны с осуществлением буксировки, не регламентирует, в отличие, в частности, от КВВТ РФ, который предусматривает соответствующие обязанности сторон по ликвидации последствий от транспортного происшествия, случившегося с буксируемым объектом (ст. 92), а также предусматривает и обязанности отправителя плотов как по переформированию плотов, так и по профилактическому и аварийному ремонту (ст. 90).

При этом как следует из пунктов 64 и 65 приведенных выше Правил приемки, грузовой порожний вагон предъявляется для перевозки, но перевозчик может его не принимать в случае, когда в процессе приемки устанавливаются несоответствия требованиям Устава или правилам перевозок

---

<sup>1</sup> Приказ Минтранса России от 07.12.2016 № 374 «Об утверждении Правил приемки грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом» // СПС Консультант Плюс

<sup>2</sup> Приказ Министерства транспорта РФ от 04 марта 2019 г. № 70 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением» // СПС Консультант Плюс.

железнодорожным транспортом либо в процессе осмотра обнаружены у вагона технические неисправности, т.е. неисправности средства транспорта, которое как раз и подлежит перемещению с помощью иного транспортным средства специфическим способом - путем тяги, что присуще буксировке, но не перевозке груза<sup>1</sup>.

Согласно пунктам 73, 74 Правила приемки при осуществлении соответствующей приемки порожних вагонов к перевозке уполномоченными работниками перевозчика производится осмотр технического состояния таких вагонов, а порожние вагоны, имеющие технические неисправности (кроме следующих в ремонт), угрожающие безопасности движения, к перевозке не принимаются<sup>2</sup>.

На имеющее противоречие в законодательном регулировании в правовой литературе обращалось внимание, в частности Морозовым С. Ю. было замечено, порожний вагон невозможно признавать грузом ввиду того, что его невозможно как груз переместить, поместив в контейнер и или другой грузовой вагон, но при этом для того, кто отправляет вагон используется термин «грузоотправитель», а для того, кто его получает - грузополучатель<sup>3</sup>.

Также С. Ю. Морозовым в учебнике «Железнодорожное право» выделена отдельная глава «Договор перевозки порожнего вагона», в которой отмечается, что договор перевозки порожних вагонов, не принадлежащих осуществляющему перевозку лицу, является одним из правовых инструментов их эффективного использования и делается вывод, что гражданско-правовой договор доставки такого вагона отличен от договора перевозки грузов, а соответствующие договоры отличаются между собой прежде всего в зависимости от особенностей перемещаемого объекта<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Приказ Минтранса России от 07.12.2016 № 374 «Об утверждении Правил приемки грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом» // СПС Консультант Плюс

<sup>2</sup> Приказ Минтранса России от 07.12.2016 № 374 «Об утверждении Правил приемки грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом» // СПС Консультант Плюс

<sup>3</sup> Морозов, С. Ю. О предмете и субъектном составе договора транспортной экспедиции // Гражданское право. 2017. №6, С.3-7

<sup>4</sup> Морозов, С. Ю., Нагорная Т. С. Железнодорожное право: учебник для магистратуры. Ульяновск : УлГУ, 2019. С.141-143.

Кроме того, С. Ю. Морозовым обращено внимание на сходство договоров перевозки порожнего вагона и буксировки, но отмечается имеющаяся неопределенность в вопросе признания порожнего вагона транспортным средством и приводится мнение, с которым представляется необходимым согласиться, что признание порожнего вагона транспортным средством могло бы служить одним из аргументов в пользу квалификации договора перевозки порожних вагонов разновидностью договора буксировки. При этом отмечается, что «в этом случае трудно объяснить, почему перевозка грузов в частных вагонах, не принадлежащих перевозчику, осуществляется на основании договора перевозки грузов, а перевозка порожних вагонов после выгрузки должна осуществляться на основании договора буксировки»<sup>1</sup>. Полагаем, что объяснение обозначенной разницы заключается в объектах соответствующих договоров, поскольку в первом случае таким объектом является груз, который размещен в вагоне, а во втором – сам вагон.

Анализируя юридическую конструкцию договора транспортной экспедиции как связанную напрямую с оказанием услуг по перевозке В.А. Сапега справедливо уделяет внимание имеющимся различиям между грузом и порожним вагоном, обращая внимание на то, что такой вагон, который зачастую называют «грузом на колесах» нельзя отождествлять с грузом. Автор выделяет в числе прочего такие различия как: невозможность выполнения в отношении порожнего вагона ряда обязанностей перевозчика и отправителя (обеспечение тары и упаковки, предоставление груза с объявленной ценностью, обязанность по погрузке, указание в транспортной накладной массы и количества мест, обязанность выгрузить груз и другие); различия в предмете договора, поскольку в первом случае это действия по перемещению груза, а во втором – по перемещению транспортного средства; иной субъектный состав, поскольку появляются права и обязанности владельца порожнего вагона как еще одного субъекта. Но при этом делается

---

<sup>1</sup> Там же. С.148-149.



вывод о том, что перемещение грузового порожнего вагона осуществляется в рамках договора перевозки порожнего вагона, который является разным договором с договором перевозки груза<sup>1</sup>.

Вместе с тем, признавая обоснованность выделения приведенных различий, нельзя согласиться с указанным выводом о том, что договор, в рамках которого осуществляется перемещение грузового порожнего вагона, является договором перевозки, поскольку в таком случае не учитываются присущая такому перемещению и такому объекту специфика, а именно, перемещение объекта путем тяги или толкания и способность объекта к такому перемещению, а также участие владельца перемещаемого таким путем объекта в исполнении, и соответствующее распределение прав и обязанностей, что подтверждает мнение о необходимости квалификации такого договора как договора буксировки.

Грузовой порожний вагон, необходимо отметить, не теряет свою способность к перемещению в результате воздействия другого объекта, то есть не утрачивает соответствующее свойство быть объектом буксировки, даже если на нем не размещен никакой иной объект (груз). Грузовой порожний вагон в полной мере также соответствует определению транспортного средства как самоходного или несамоходного устройства, которое предназначено для перевозки людей, грузов или оборудования.

Очевидным при этом является факт того, что грузовой порожний вагон не требует (за исключением отдельных случаев) постоянного нахождения на нем в процессе исполнения буксировки команды (экипажа) буксируемого объекта, но вместе с тем, приведенное обстоятельство также и не исключает необходимости участия владельца буксируемого объекта (отправителя) для осуществления обязанностей при выполнении подготовительных к собственно буксировке действий. Также соответствующая необходимость участия владельца буксируемого объекта (отправителя) может возникнуть и на стадии

---

<sup>1</sup> Сапега, В. А. Объект перевозки как видообразующий признак классификации договоров транспортной экспедиции // Правовая политика и правовая жизнь. 2021. № 4. С. 69-78.

осуществления буксировки и заключаться в исполнении мероприятий по контролю за надлежащим техническим

Также в правовой литературе обсуждалась и другая вероятная конструкция помимо договора буксировки или договора перевозки груза. Такой вариант принимался во внимание А. А. Ананьевой, которая, однако, сделала вывод об отсутствии достаточных оснований для этого, отмечая тождественности субъектных составов в обоих договорах, и буксировки и перевозки порожних вагонов<sup>1</sup>.

Помимо грузового порожнего вагона необходимость в перемещении может появиться и при поломке локомотива, который как же отмечали, в соответствии со ст. 2 Закона о железнодорожном транспорте причисляется к железнодорожному подвижному составу, и с очевидностью, как и порожний вагон не может рассматриваться в качестве груза, поскольку по своим свойствам не может быть перемещен в грузовом вагоне и тем более контейнере.

М. И. Брагинский также в качестве примера приводил возможность осуществления буксировки электровоза<sup>2</sup>.

Одним из приложений (№18) к утвержденным Приказом Минтранса России № 286 от 21.12.2010 Правилам являлась Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте. Инструкция содержала положения о Порядке постановки в поезда вагонов с грузами, требующими особой осторожности, и специального железнодорожного подвижного состава (далее – Порядок).

Пунктом 7 указанного Порядка устанавливается обязательная проверка технического состояния моторвагонного железнодорожного подвижного состава, если он находится в неисправном состоянии, для его отправки. При этом предусмотрен и порядок постановки соответствующих средств

---

<sup>1</sup> Ананьева, А. А. Доставка порожних вагонов: выбор надлежащей юридической конструкции договора // Ученые записки Казанского университета. Серия Гуманитарные науки. 2017. Т.159, Кн.2. С. 467-468.

<sup>2</sup> См. Брагинский М.И., Витрянский В. В. Указ. соч. С. 293.

транспорта, а именно, спереди ставится ведущий локомотив, а уже за ним неисправные электровозы и тепловозы<sup>1</sup>.

Во исполнение данного Правила распоряжением ОАО «РЖД» № от 26 августа 2011 г. №1873р было утверждено соответствующее Положение, определяющее порядок пересылки на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» локомотивов и моторвагонного подвижного состава (далее – Положение)<sup>2</sup>.

Указанным Положением также было предусмотрено, что локомотивы, даже находящиеся в недействующем состоянии, по своему техническому состоянию обязаны обеспечивать соблюдение требований техники безопасности и безопасности движения. Положением, кроме того, предусматривается обязательность проверки технического состояния, включая тормозное оборудование, проверка укомплектованности оборудованием и инвентарем. Предусматривается необходимость наличия проводников локомотивов, которыми могут быть машинисты (помощники машинистов) в целях обеспечения безопасного следования локомотивов.

На случай, когда во время следования выявляется на локомотиве существенная неисправность, которая является препятствием для продолжения движения, и которую не представляется возможным устранить силами проводников локомотива, предусмотрено, что неисправный локомотив доставляется для осуществления ремонта в ближайшее сервисное локомотивное депо, и такой ремонт производится за счет отправителя локомотива, которому и предъявляется счет.

Вышеуказанный приказ Минтранса России утратил силу с 01 августа 2022 г. в связи с утверждением новых Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации 23 июня 2022 г. приказом Минтранса

---

<sup>1</sup> Приказ Минтранса России от 21.12.2010 № 286 (ред. от 25.12.2018) «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте России 28.01.2011 № 19627) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 12 (утратил силу).

<sup>2</sup> Распоряжение ОАО "РЖД" от 26.08.2011 № 1873р (с изм. от 25.03.2016) «Об утверждении и введении в действие Положения о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» // СПС КонсультантПлюс, 2023 (утратил силу).

России за № 50<sup>1</sup>. Приложением № 2 к указанным новым Правилам также является Инструкция по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте, одним из приложений к которой (приложение № 16) является Порядок постановки в поезда вагонов с грузами, требующими особых условий и специального железнодорожного подвижного состава.

Указанным порядком также предусмотрена обязательность проверки технического состояния подвижного состава в недействующем состоянии перед их отправкой по заявкам владельцев, с составлением соответствующего акта, один из экземпляров которого остается у их отправителя (пункт 7).

Поскольку утратил силу приказ Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286, во исполнение требований которого издавалось вышеуказанное распоряжение ОАО «Российский железные дороги» от 26 августа 2011 № 1873р, и был издан новый приказ Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 50, были издано и новое распоряжение ОАО «Российский железные дороги» от 22 сентября 2022 г. № 2439р, которым также утверждено и введено в действие с 01 октября 2022 г. Положение о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО «РЖД»<sup>2</sup>.

Необходимо отметить, что ни вышеуказанные Правила технической эксплуатации железных дорог, ни приведенное Положение о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» по своему тексту не применяют такие термины как «перевозка» или «буксировка», когда речь идет о перемещении недействующего локомотива, используя иную терминологию, а именно термин «пересылка». Вместе с тем, складывающиеся

---

<sup>1</sup> Приказ Минтранса России от 23.06.2022 № 250 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс»

<sup>2</sup> Распоряжение ОАО "РЖД" от 22.09.2022 № 2439/р «Об утверждении Положения о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» // СПС КонсультантПлюс.

при этом правоотношения полностью укладываются в конструкцию договора буксировки и, по нашему мнению, не нуждаются в иной квалификации.

С учетом изложенного, хотя и не имеется в действующем законодательстве специальных положений о договоре буксировки на железнодорожном транспорте, соответствующая специфическая деятельность имеет место, к примеру, при буксировке неисправного тепловоза или электровоза, а также порожнего грузового вагона. Помимо этого, такая необходимость возникает для выполнения определенных маневров, таких как вывод с путей необщего пользования соответствующего железнодорожного подвижного состава. При таких обстоятельствах введение специальных норм права в законодательство должно было бы способствовать устранению имеющихся противоречий, влекущих возникновение споров между участниками правоотношений.

Так, по делу А56-69915/2020 возник спор, который заключался в том, что перевозчик, (ОАО «Российские железные дороги») принял для перевозки порожний грузовой вагон от контрагента (ПАО «Дорогобуж»). Этом порожний грузовой вагон в процессе перемещения был отцеплен перевозчиком в связи с тем, что была обнаружена его техническая неисправность. Неисправный грузовой вагон направили для осуществления ремонта, который занял 13 суток, и соответственно, из-за увеличения срока доставки в пункт назначения вагона, возникла просрочка в и в доставке груза, который после доставки данного вагона должен был быть в него загружен. ПАО «Дорогобуж» подало иск в суд к ОАО «РЖД» с требованиями о взыскании неустойки за просрочку доставки груза, приводя правом основанием иска положения статьи. 97 Устава железнодорожного транспорта РФ. Суды, разрешая заявленные требования, пришли к выводам об ответственности перевозчика ОАО «РЖД», исходя из того, что перевозчик принял грузовой порожний вагон для перевозки без замечаний, при том, что

на нем лежит обязанность по осуществлению контроля за надлежащим техническим состоянием вагона<sup>1</sup>.

По другому делу № 09АП-16016/2021 истец (ООО «Трансойл») предъявил иск к ОАО «Российские железные дороги» с требованиями о взыскании убытков, которые образовались ввиду того, что истцом были переданы ОАО «РЖД» вагоны по договору перевозки груза, которые должны были быть доставлены к месту их ремонта, но прибыли к месту ремонта в разукomплектованном состоянии и с повреждениями некоторых узлов и деталей. Суды, разрешая заявленные требования, исходили из того, что перевозчик принял для перевозки вагоны в исправном техническом состоянии для осуществления такой перевозки, но этот не доказывает, что они были надлежащим образом укomплектованы, и соответственно, пришли к выводам о наличии оснований для постановки выводов об отказе в удовлетворении исковых требований.<sup>2</sup>

Вопрос о том, что именно обязано проверять лицо, принявшее к перевозке (пока, как и суды в приводимых примерах будем использовать этот термин) грузовой порожний вагон, является актуальным. К примеру, по другому делу № А31-12255/2017 суды сделали выводы, что хотя на такое лицо возложены обязанности проверять техническое состояние принимаемых к перевозке грузовых порожних вагонов, но нет обязанности осуществлять проверку по надлежащей очистке вагона изнутри, при том, это может иметь значения для последующей перевозке в таком вагоне каких-либо материальных ценностей<sup>3</sup>.

Анализируя приведенные примеры, можно прийти к выводу, что применение конструкции договору буксировки с соответствующим распределением прав и обязанностей сторон к такому перемещению

---

<sup>1</sup> Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 10.06.2021 №Ф07-5607/2021 по делу №А56-69915/2020 // СПС Консультант Плюс

<sup>2</sup> Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 30.04.2021 № 09АП-16016/2021 по делу № А40-83890/2020 // СПС Консультант Плюс

<sup>3</sup> Постановление Второго арбитражного апелляционного суда от 17.08.2018 № 02АП-4992/2018 по делу № А31-12255/2017 // СПС Консультант Плюс

порожного грузового вагона было бы определенным решением, особенно с учетом выделения обозначенных соответствующих стадий исполнения договора буксировки, с четким урегулированием вопроса распределения обязанностей сторон на стадиях на первой и второй стадиях подготовки к буксировке и предоставления буксирующего и буксируемого объектов.

В рамках другого дела № А40-123143/20 истец предъявил требования о взыскании с ОАО «РЖД» убытки, образовавшихся ввиду повреждения перемещаемых порожних грузовых вагонов истца, которые при перевозке из-за технической неисправности забракованы, отцеплены и отправлены в ремонт (выявилась выщербина обода колеса, а также неравномерный прокат по кругу катания выше нормы, т.е. неисправности колесных пар). Суд апелляционной инстанции, исходил из того, что ответственность за любое скольжение заклиненных колесных пар по рельсам несет перевозчик, поскольку это следствие нарушения им управления тормозами железнодорожного подвижного состава. Суд при этом учел, что начиная с момента приема вагонов к перевозке, колесные пары поступают в распоряжение перевозчика, и именно он должен следить за их состоянием.<sup>1</sup>

Приведенный пример свидетельствует о том, как и предыдущие, что применение к возникающим при указанном способе перемещения отношениям конструкции договора буксировки было бы более подходящим и удачным, исходя из лучшей регламентации обязанностей сторон, в т.ч. владельца буксируемого объекта, в процессе исполнении договора, посредством которого осуществляется перемещение порожнего грузового вагона перевозки, в частности, обязанностей, направленных на обеспечение технического состояния и контроль за надлежащим техническим состоянием буксируемого объекта. Полагаем, что введение соответствующих конструкций договора буксировки, должно способствовать большей предсказуемости в

---

<sup>1</sup> Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 22.04.2021 № 09АП-72404/2020 по делу № А40-123143/2020 // СПС Консультант Плюс

правоотношениях сторон, справедливому разрешению возникающих споров и правовой определенности.

Резюмируя изложенное в данном параграфе работы, и подводя итоги проведенного анализа, можем прийти к выводам, что перемещение грузового порожнего вагона и недействующего локомотива можно признать договором буксировки и предлагается авторское определение договора буксировки на железнодорожном транспорте, охватывающее указанные случаи:

«По договору буксировки на железнодорожном транспорте одна сторона (буксировщик) обязуется переместить посредством тяги или толкания другой объект, предназначенный для перемещения по железнодорожным путям, на определенное расстояние и сдать его получателю, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки в надлежащем техническом состоянии и оплатить буксировку».

## **2.5 Договор буксировки на воздушном транспорте**

В правовой литературе при анализе правоотношений, складывающихся при буксировке, отмечалась возможность буксировки не только объектов, обладающих способностью к перемещению по воде, но также и возможность буксировки железнодорожным транспортом<sup>1</sup>. Обращалось внимание на имеющееся противоречие в законодательном регулировании перемещения грузового порожнего вагона, который сложно признать грузом, поскольку не может быть перевезен как таковой в контейнерах или грузовых вагонах), но при этом, грузоотправителем признается лицо, отправляющее такой вагон, а грузополучателем – лица, получающее такой вагон<sup>2</sup>, и к примеру, как следует из положений Правил приемки грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом (утв. приказом Минтранса России

---

<sup>1</sup> Брагинский, М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 293.

<sup>2</sup> Морозов, С. Ю. О предмете и субъектном составе договора транспортной экспедиции // Гражданское право. 2017. №6. С.3-7.



№ 374 от 07.12.2016), перевозчик вправе не принимать такой порожний вагон к перевозке, если в процессе его предъявления и приемки обнаружатся технические неисправности предъявляемого вагона, т.е., по существу, несоответствие предъявляемого для перемещения путем тяги транспортного средства, что более характерно не для перевозки, а для буксировки. Рассматривалась и возможность применения другой договорной конструкции кроме договоров буксировки и перевозки груза для оформления такого перемещения грузовых порожних вагонов<sup>1</sup>.

Также анализировались правоотношения, складывающиеся при буксировке автомобильным транспортом, выделялись существенные черты буксировки автомобильным транспортом, в частности, специфика объекта буксировки (способность к перемещению под воздействием буксирующего объекта), специфика способа перемещения (путем тяги либо путем толкания другого объекта), а также специфика отношений сторон, поскольку предполагается участие владельца буксируемого транспортного средства в процессе буксировки.

Но представляется, что исследование будет неполным без исследования правоотношений, складывающихся при буксировке воздушных судов, хотя такую ВК РФ и не упоминает. Учитывая специфику процесса буксировки, принимая во внимание, что предметом договора буксировки являются услуги, направленные на перемещение объекта специальным способом (путем тяги или толкания), принимая во внимание также способность буксируемого объекта быть перемещенным под воздействием буксирующего объекта, необходимо определить, может ли в качестве буксируемого объекта выступать воздушное судно, может ли такая буксировка осуществляться только другим воздушным судном или транспортным средством, относящимся к наземным видам транспорта.

---

<sup>1</sup> Ананьева, А.А. Доставка порожних вагонов: выбор надлежащей юридической конструкции договора // Ученые записки Казанского университета. Серия Гуманитарные науки. 2017. Т.159, Кн.2. С.467-468.

В ст. 32 ВК РФ приводится понятие воздушного судна, под которым следует понимать летательный аппарат, способный поддерживается в атмосфере «за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды»<sup>1</sup>. Указанное определение не является новым, аналогичное содержалось и в статье 11 Воздушного кодекса СССР 1983 г.<sup>2</sup>, а также данное определение воспроизводит определение, приведенное в стандартах приложения 7 к Конвенции о международной гражданской авиации<sup>3</sup>.

В том же Приложении к Конвенции дается классификация воздушных судов легче и тяжелее воздуха. К воздушным судам тяжелее воздуха относятся: самолет, вертолет, автожир, винтокрыл, орнитоптер, планер, а к воздушным судам легче воздуха отнесены: аэростат и дирижабль, отличия которых заключаются в наличии у последнего силовой установки. В ст. 1 Федерального закона «О государственном регулировании развития авиации» также приведен перечень относящихся к летательным аппаратам объектов, в числе которых наряду с самолетами и другими летательными аппаратами указаны аэростаты и дирижабли<sup>4</sup>. В Федеральных правилах использования воздушного пространства под аэростатом понимается летательный аппарат, подъемная сила которого основана на аэростатическом или одновременно аэростатическом и аэродинамическом принципах.

Определение аэростата также дается в Правилах вида спорта «воздухоплавательный спорт», утвержденных приказом Минспорта России от 05.03.2018 № 200. Так в п. 3.1.1. Правил под аэростатом понимается летательный аппарат легче воздуха. Свободный аэростат – аэростат, статично

---

<sup>1</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 30.01.2024) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383 ; 2024. № 6. Ст. 765.

<sup>2</sup> Указ Президиума ВС СССР от 11.05.1983 № 9275-X (ред. от 02.10.1987) «Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР» (вместе с «Воздушным кодексом СССР») // Ведомости ВС СССР. 1983. № 20. Ст. 303 (утратил силу).

<sup>3</sup> Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // СПС КонсультантПлюс, 2024

<sup>4</sup> Федеральный закон от 08.01.1998 № 10-ФЗ (ред. от 15.10.2020) «О государственном регулировании развития авиации» // Собрание законодательства РФ. 1998. № 2. Ст. 226.

удерживаемый в воздухе без какого-либо источника тяги<sup>1</sup>. Чтобы понять, на чем основан аэростатический и аэродинамический принципы создания подъемной силы придется обратиться к физике. Итак, известны различные принципы создания подъемной силы, в числе которых аэростатический, аэродинамический, ракетодинамический или реактивный, баллистический. При аэростатической принципе подъемная сила равной силе тяжести воздуха, вытесненного корпусом летательного аппарата (Архимедова сила), а при аэродинамическом - воздействием на летательный аппарат набегающего потока воздуха<sup>2</sup>.

Таким образом, аэростатические летательные аппараты используют для полета подъемную силу газов, более легких, чем воздух. Аэродинамический принцип используется летательными аппаратами, у которых подъемная сила создается несущими поверхностями (к примеру, крылом, винтом) при перемещении относительно воздуха в результате работы какой-либо силовой установки, если сила тяги, создаваемая такой, позволяет летательному аппарату преодолевать сопротивление воздуха. О возможности буксировки воздушного судна свидетельствует и сформулированное в пункте 144 Федеральных правил положение о необходимости для воздушного судна, приводимого в движение силовой установкой, уступать путь воздушным судам, буксирующим другие воздушные суда или какие-либо предметы<sup>3</sup>.

Соответствующее правило сформулировано и в Имплементационном регламенте № 923/2012 Европейской комиссии<sup>4</sup>. В настоящее время Минтранс России разработал (но еще не утвердил) проект Приказа «Об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к летной годности

---

<sup>1</sup> Правила вида спорта «воздухоплавательный спорт» (утв. приказом Минспорта России от 05.03.2018 « 200) // СПС КонсультантПлюс, 2024.

<sup>2</sup> Ефимов, В.В., Чернигин К.О. Конструкция и прочность самолета: учебное пособие. Часть I. Москва : МГТУ ГА, 2016. С.7

<sup>3</sup> Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 (ред. от 21.06.2023) «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2010. № 14. Ст. 1649.

<sup>4</sup> Имплементационный регламент № 923/2012 Европейской комиссии «Об установлении общих правил полетов и условий эксплуатации относительно аэронавигационных услуг и процедур, а также об изменении Имплементационного Регламента (ЕС) 1035/2011 и Регламентов (ЕС) 1265/2007, (ЕС) 1794/2006, (ЕС) 730/2006, (ЕС) 1033/2006 и (ЕС) 255/2010» // СПС «Консультант Плюс».

пилотируемых свободных аэростатов. Часть 31» (подготовлен Минтрансом России, ID проекта 02/08/01-22/00124202)<sup>1</sup>. В проекте определена область их применения и указано на обязанность претендующий на получение сертификата типа воздушного судна лица разработать подраздел 4.2 - Выполнение полетов (если предусмотрена) в числе прочего буксировка.

Таким образом, необходимо обратить внимание на то, что возможна буксировка как воздушного судна тяжелее воздуха путем перемещения его по земле, так и воздушного судна легче воздуха, такого как аэростат, за счет подъемной силы, основанной на аэростатическом принципе, благодаря чему воздушное судно легче воздуха в полной мере обладает присущей объекту буксировки способностью к перемещению путем тяги, в данном случае удерживаясь в воздухе благодаря силой, равной силе тяжести воздуха, вытесненного корпусом летательного аппарата.

Изобретатели в соответствующей сфере применительно к аэростатам придумали различные способы буксировки: вертолетом (патент США № 3112900, кл.244-3 от 1963 г.), гусеничным транспортом (патент ФРГ № 002828, кл. В64В 1/58 от 1981 г.). Отечественные изобретатели, отмечая недостатки указанных способов, в частности высокую стоимость первого, и трудности с подъемом и спуском при буксировке по холмистой местности при втором способе, также внесли свой вклад и придумали метод при котором «трос лебедки прикрепляют к аэростату с подвешенным шкиф-блоком, а второй трос к наземному транспортному средству и через шкиф-блок аэростата к контргрузу так, что при спуске транспортного средства по склону разматывают лебедку для нахождения аэростата на одной высоте» (патент RU 2 391 250 С2)<sup>2</sup>.

По вопросу буксировки воздушных судов имеется многочисленная судебная практика, в связи с субъектным составом сторон и экономическим характером правоотношений, практика арбитражная. К примеру, по делу

<sup>1</sup> Проект Приказа Минтранса России «Об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к летной годности пилотируемых свободных аэростатов». Часть 31 // СПС «Консультант плюс».

<sup>2</sup> Патентоскоп : [сайт]. URL: <https://patentscope.wipo.int> (Дата обращения : 12.12.2023).

№ А73-12280/2010 авиакомпания обратилась в арбитражный суд с иском к аэропорту о возмещении ущерба, который был причинен в процессе буксировки самолета, совершившего благополучную посадку в аэропорту на место стоянки, поскольку при буксировке самолета (хвостом вперед) с помощью тягача и буксировочного водила произошло его опрокидывание на хвостовую часть фюзеляжа. Иск удовлетворен в части, суд установил, что опрокидывание самолета произошло ввиду его буксировки без снятия со стояночного тормоза. При этом, возлагая ответственность на аэропорт, суд применил положения ст. 15, 393, 1064 (п. 1), 1068 (п. 1) ГК РФ, а также положения ст. 69 ВК РФ (обеспечение полетов воздушных судов), т.е. по существу, квалифицировав отношения сторон как отношения по договору о возмездном оказании услуги. При этом, одновременное применение и положений ст. 393 ГК РФ (регламентирующей возмещение убытков ввиду ненадлежащего исполнения обязательства) и ст. ст. 1064, 1068 ГК РФ, применяемых к деликтным правоотношениям, представляется сомнительным ввиду недопустимости (по общему правилу) конкуренции исков.

По делу № А45-16541/2019 авиакомпания также обратилась в суд с иском к аэропорту о возмещении ущерба, причиненного при буксировке воздушного судна с места стоянки на точку запуска, ввиду разрушения срезных болтов втулки буксировочного узла передней опоры шасси и последующего отсоединения воздушного судна от буксировочного водила. Судом по делу было установлено, что между сторонами также был заключен договор об оказании комплекса услуг, в числе которых и буксировка. При этом, разрешая заявленные требования, суд применил нормы гл. 39 ГК РФ (возмездное оказание услуг), а также положения главы 37 ГК РФ (подряд) и в частности статей 720, 723, 724 ГК РФ, и пришел к выводам о причинении истцу убытков ввиду ненадлежащего исполнения ответчиком своих обязательств в части качества выполняемой подрядчиком работы.

По делу А75-10622/2015 аэропорт обратился с иском к авиакомпании о взыскании задолженности за услуги по буксировке воздушных судов,

осуществляемой в рамках договора о наземном обслуживании. В рамках данного дела, суд также руководствовались положениями гл. 39 ГК РФ (возмездное оказание услуг), гл. 37 ГК РФ (подряд)<sup>1</sup>.

Аналогичной правовой позиции арбитражные суды придерживались и при рассмотрении других споров, квалифицируя отношения сторон, складывающиеся при буксировке как отношения сторон договора возмездного оказания услуг. Вопрос о квалификации таких отношений как отношений сторон по договору буксировки не возникал, что обусловлено отсутствием в действующем законодательстве соответствующих правовых норм, за исключением КВВТ РФ и КТМ РФ, которые в данном случае не применимы по очевидным причинам.

Подводя итоги, можем прийти к выводам, что буксировка воздушных судов возможна, и учитывая специфику, присущую как объекту буксировки, так и самому процессу перемещения, который возможен с использованием в качестве буксира как воздушного судна, так и средств наземного транспорта, а также возмездный и взаимный характер договора буксировки предлагается следующая формулировка определения договора буксировки воздушного судна, которое построено по аналогии с иными, данными в настоящее время определениями:

«По договору буксировки воздушного судна одна сторона (буксировщик) обязуется переместить посредством тяги или толкания представленное другой стороной воздушное судно на определенное расстояние, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить воздушное судно для буксировки и оплатить буксировку».

---

<sup>1</sup> Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 28.07.2016 № 08АП-6640/2016 по делу № А75-10622/2015 // СПС КонсультантПлюс, 2024.

## **ГЛАВА 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПО ДОГОВОРУ БУКСИРОВКИ**

### **3.1. Общие вопросы ответственности по договору буксировки**

Анализируя вопросы, связанные с ответственностью по договору буксировки, представляется необходимым сделать акцент на разграничении ответственности сторон договора, возникающей при нарушении договорных обязательств, и ответственности буксировщика и (или) владельца буксируемого объекта, возникающую перед лицами, которые не выступают сторонами договора буксировки, т.е. которая возникает в связи с причинением ущерба третьим лицам. Затем необходимо выяснить принципы такой ответственности, соотношение норм КВВТ РФ и КТМ РФ с нормами гл. 59 ГК РФ, в частности с нормами параграфа 1 указанной главы, содержащей общие положения о возмещении вреда, выяснить как реализуются указанные нормы в судебной практике, какие возникают на практике вопросы, и, определив проблемные моменты, предложить пути их разрешения.

Среди оснований для возникновения обязательств действующим законодательством среди прочих предусмотрены и договоры (или иные сделки), и причинение вреда, и возникновение неосновательного обогащения (п.2 ст. 307 ГК РФ). В силу положений п. 1 ст. 393 ГК РФ на должнике лежит обязанность по возмещению кредитору причиненных убытков вследствие неисполнения (ненадлежащего исполнения) обязательств. Необходимо отметить применительно к основаниям ответственности за нарушение обязательства (ст. 401 ГК РФ), что по общему правилу наличие вины является обязательным условием наступления ответственности (пункт 1). При этом доказывать отсутствие вины должно не исполнившее обязательство лицо (пункт 2).

Среди форм вины обозначены умысел и неосторожность. Содержание их в ГК РФ не раскрывается, но в соответствии с правовой позицией, сформулированной Верховным Судом РФ, «не проявление должником хотя бы минимальной степени заботливости и осмотрительности при исполнении обязательства признается умышленным нарушением обязательства». Такая правовая позиция была приведена в Обзоре судебной практики по спорам, связанным с перевозкой груза и транспортной экспедицией (утв. 20.12.2017)<sup>1</sup>.

Также, несмотря на отсутствие определения вины лица, не исполнившего обязательство, в законе даются ориентиры для понимания «невиновности» (абз. 2 п. 1 ст. 401 ГК РФ). Таким образом, стороны договора буксировки несут ответственность, возникающую из договора буксировки, в т.ч. в случае причинения вреда имуществу друг друга, в случае, если они не приняли все необходимые меры для надлежащего исполнения своих обязанностей согласно договору буксировки, какие от них требовались при исполнении обязательства.

В том, что касается причинения вреда иным лицам, представляется необходимым принимать во внимание соответствующие положения ГК РФ, КВВТ РФ, КТМ РФ, поскольку обязательство не создает обязанностей для лиц, которые в нем как стороны не участвуют.

В случае причинения вреда гражданину (личности или имуществу), а также юридическому лицу (имуществу) обязанность по его возмещению возлагается на причинившее вред лицо в полном объеме (п. 1 ст. 1064 ГК РФ). При этом соответствующие обязанности по доказыванию отсутствия вины (бремя доказывания) лежат на причинившем ущерб лице, но законом может быть предусмотрено, когда возмещении вреда осуществляется и при отсутствии вины (п. 2 ст. 1064 ГК РФ).

Мы уже отмечали диспозитивный характер норм КТМ РФ, определяющий порядок управления морской и портовой буксировкой, при

---

<sup>1</sup> Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2018. № 10.



котором первым видом буксировки управляет капитан буксирующего судна, а вторым видом - капитана буксируемого объекта (п.1 ст. 229, п.1 ст. 230 КТМ РФ), и отмечали, что в силу указанных норм стороны договора своим соглашением в письменной форме имеют возможность изменить такое распределение управления буксировкой, возложив его на другую сторону. Последствием такого изменения управления буксировкой на основании соответствующего письменного соглашения будет иное распределение презумпции виновности при причинении вреда в процессе буксировки (п. 2 ст. 229, п. 2 ст. 230 КТМ РФ).

Соответственно, в зависимости от управления буксировкой, решается вопрос и об определении ответственного за причиненный ущерб лица. Имеется в виду ущерб, который возникает у буксируемого или буксирующего объекта (а также у находящихся (расположенных) там людей или имуществе). Но возникает вопрос об ответственном лице (лицах), в случае причинения ущерба расположенным на берегу имуществу или людям, но в процессе буксировки. Как распределяется ответственность? Ведь такой случай не охватывается пунктами 1 и 2 ст. 229 КТМ РФ. Можно было бы предположить, что законодательство в данных нормам регулирует вопросы ответственности применительно только к сторонам договора буксировки. Но это не так, поскольку на буксирующем или буксируемом объектах могут находиться и люди, не состоящие ни в гражданско-правовых отношениях по договору буксировки, ни в трудовых отношениях со сторонами договора.

Помимо приведенных возникает вопрос - кто является владельцем (не лицом, управляющим или пользующимся объектом), а именно владельцем буксирующего судна, несущим с точки зрения закона ответственность за причиненный ущерб? Также возникает вопрос, является ли буксирующий объект источником повышенной опасности, является ли источником повышенной опасности буксируемый объект и каким образом, положения ст. 1079 ГК РФ соотносятся с нормами КТМ РФ об ответственности при буксировке?

Гражданско-правовую ответственность в правовой литературе дифференцируют по самым разным основаниям, и одним из таких оснований разграничения выступают основания ее возникновения, и выделяется договорная и внедоговорная ответственность. Последняя возникает, когда происходит причинение вреда (деликт), а также вследствие неосновательного обогащения. При этом, критерии разграничения договорной и внедоговорной ответственности, а именно, деликта, предлагаются различные. Так, принимают во внимание то, каким образом определяется содержание обязательства, какими нормами - диспозитивными или императивными. Выделяется критерий наличия или отсутствия обязательственных отношений между правонарушителем и управомоченным лицом<sup>1</sup>. Также излагалось мнение о принятии для разграничения видов ответственности иного критерия, а именно характера нарушенного права, для договорной ответственности – неисполнение обязанности из обязательственного правоотношения, в то время как для внедоговорной – нарушение абсолютных субъективных прав другого лица<sup>2</sup>.

Как отметил О.С. Иоффе основанием возникновения иных обязательств, (кроме обязательств из причинения вреда, неосновательного приобретения (сбережения) являются акты правомерного и дозволительного характера, в то время как для обозначенной группы обязательств - неправомерные действия или неправомерные состояния<sup>3</sup>.

С учетом положений законодательства о подразделении обязательств на договорные и недоговорные (к кругу которых принадлежат и обязательства из причинения вреда), возникает вопрос о конкуренции исков, поскольку вред может быть причинен одновременно и в результате деликта и явиться следствием нарушения обязательства стороны по договору. Но в действующем

---

<sup>1</sup> Гражданское право : учебник : в 2 т. / под ред. Б.М. Гонгало. 2-е изд. перераб. и доп. Москва : Статут, 2017, Т. 1. С. 319.

<sup>2</sup> Сафин, Р. Р. Соотношение договорной и внедоговорной ответственности // Социально-экономические и технические системы: исследование, проектирование, оптимизация. 2016. № 1(68). С. 73-80.

<sup>3</sup> Иоффе, О. С. Обязательственное право. Москва : Юридическая литература, 1975. С. 21-22.

законодательстве данный вопрос прямо не урегулирован, хотя и присутствуют некоторые положения, обозначающие предпочтение (приоритет) одних оснований перед иными. В качестве примера такого приоритета можно привести положения ст. 800 ГК РФ об ответственности перевозчика за вред, который был причинен жизни или здоровью пассажира.

Можно сделать вывод о том, что положения ГК РФ, регулирующие вопросы ответственности при деликте, в рассматриваемом случае призваны обеспечивать только минимальный размер ответственности, который может быть повышен нормами закона, а также сторонами, если они согласовали соответствующие условия договора. Аналогичное регулирование имеется и в некоторых транспортных кодексах (уставах), например, в ВК РФ (п. 1 ст. 117).

Если проанализировать в совокупности указанные законодательные положения, то приходим к выводу, что в действующем законодательстве в силу общего правила не допускается конкуренция оснований ответственности, хотя нет и однозначного законодательного запрета такой конкуренции. Соответственно, при причинении вреда (ущерба) одновременно и вследствие нарушения обязательства сторон по договору, предполагается необходимость исходить из норм о договорной ответственности. Но также имеются и исключения, в частности для приведенных случаев, когда законодательством о деликте устанавливается более высокий размер ответственности, чем договором.

Анализ судебной практики подтверждает вывод о невозможности, по общему правилу, конкуренции исков. К примеру, ФГУП «Почта России» обратилось в арбитражный суд с иском к о возмещении причиненного пожаром ущерба к ЗАО «ТЕЛ МТК», полагая, что ущерб причинен при ненадлежащем исполнении последним обязанностей по ремонту в отделении связи в соответствии с заключенным договором подряда. Суд первой инстанции, отказывая в удовлетворении иска, учел, что, исходя из обстоятельств дела, природа ответственности деликтная, и, соответственно, необходимо установить вину причинителя вреда, а в рамках настоящего дела

такой совокупности не установлено, ввиду не представления истцов доказательств, что виновные действия ответчика стали причиной произошедшего пожара, не была доказана противоправность поведения ответчика и его вина. С судом первой инстанции согласилась апелляционная и кассационная судебные инстанции. С таким выводами судов трех нижестоящих инстанций не согласился Президиум ВАС РФ, указав со ссылкой на положения пункта 2 статьи 307, пункта 1 статьи 393, пункта 1 статьи 1064 ГК РФ об имеющемся существенном различии в правовой природе обязательств, исходя из основания их возникновения, а именно - из договора или из деликта. Далее Президиум ВАС РФ указал, что ввиду наличия у подрядчика по указанному договору обязанности проведения строительно-монтажных и ремонтных работ в отделении связи (помещение заказчика), а в обоснование исковых требований указано о ненадлежащем исполнении подрядчиком своих договорных обязательств, ошибочными являются выводы судов о возложении на истца бремени доказывания наличия в действиях ответчика состава правонарушения, так как установление такого наличия необходимо только для наступления деликтной ответственности, но не договорной<sup>1</sup>.

Подобная правовая позиция, заключающаяся в необходимости четкого отграничения договорной и деликтной ответственности и решения вопроса о том, какое право (договорное или деликтное) подлежит применению при разрешении конкретного судебного спора, высшей судебной инстанцией (инстанциями) приводилась неоднократно. Вместе с тем, высказывалось мнение, в т.ч. и в судебной практике, о том, что конкуренция исков (договорного и деликтного) допустима, когда такой вред возник по причине недостатков товара (работы, услуги). В качестве примера можно привести дошедший до суда и разрешенный им спор о возмещении вреда, причиненного в связи с повреждением места захоронения близкого родственника истца

---

<sup>1</sup> Постановление Президиума ВАС РФ от 18.06.2013 № 1399/13 по делу № А40-112862/11-69-982 // Вестник ВАС РФ. 2014. № 1.

вследствие действий работников ответчика, оказывающего услуги по захоронению. Суд первой инстанции при разрешении спора принимая во внимание нормы Закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей», исходил из того, что между сторонами сложились отношения потребителя и исполнителя. Суд же апелляционной инстанции с таким выводом суда первой инстанции не согласился, указав, что спор возник из деликтных отношений. Судебная коллегия по гражданским делам Верховного Суда РФ, в свою очередь, нашла ошибочными выводы уже суда апелляционной инстанции, и исходило из возможности применения к спорным отношениям в целях разрешения спора норм законодательства о защите прав потребителей, также принимая во внимание аналогичность положений ГК РФ и Закона о защите прав потребителей в данной части, и пришла к выводу о необходимости признания за гражданином, являющимся потребителем, права выбрать правовое основание искового иска, так как в рассматриваемом случае законом конкуренция договорного и деликтного исков допускается<sup>1</sup>.

Далее, проанализируем судебную практику по этому вопросу, применительно к интересующей нас категории споров. Так, Общество-1 предъявило в арбитражный суд с иск к Обществу-2 о возмещении ущерба, причиненного утратой принадлежащего истцу на праве собственности рыболовного судна «Борей» во время его буксировки в штормовых условиях (дел № Ф03-А51/03-1/2540). При разрешении судом спора, было установлено, что произошедшая гибель судна «Борей» явилась следствием ненадлежащего исполнения Обществом-2 обязательств в рамках договора о морской буксировке, а именно было установлено, что при перегоне капитаном буксирующего судна были допущены отступления от условий одобренного проекта перегона. При разрешении возникшего спора суды руководствовались п. 1 ст. 229 КТМ РФ, ст. 15 и п. 1 ст. 393 ГК РФ, и были сделаны выводы о

---

<sup>1</sup> Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 22.09.2015 № 66-КГ15-10 // СПС «Консультант плюс».

наличии правых оснований для удовлетворения исковых требований о взыскании убытков<sup>1</sup>.

Аналогичная правовая позиция высказана и по некоторым другим делам. Например, Учреждение (спасательная служба) предъявило иск в арбитражный суд к Обществу о взыскании задолженности, образовавшейся по договору буксировки, а Общество обратилось со встречным иском к Учреждению о возмещении убытков, возникших в связи с затоплением буксируемого объекта (Дело № А51-6395/2020). В рассматриваемом случае, суд, придя к выводу об удовлетворении встречного иска, также руководствовался нормами ст. 229 КТМ РФ, ст. 15 и п. 1 ст. 393 ГК РФ<sup>2</sup>.

По другому делу Общество-1 обратилось в суд с иском к Обществу-2 и Индивидуальному предпринимателю о взыскании в солидарном порядке возмещения ущерба в результате аварии на море с принадлежащим Истцу буксируемым плавкраном (дело № А53-32899/2012). ВАС РФ в данном деле также применил положения ст. 15, 393 ГК РФ и ст. 8, 229 КТМ РФ.<sup>3</sup>

В следующем деле Общество-1 подало в арбитражный суд иск к Обществу-2 с требованиями о взыскании ущерба, возникшего в результате затопления судна «Фридрих Энгельс» во время его буксировки буксиром «Литке», принадлежащим ответчику (дело № А56-45047/03). Суд, руководствуясь положениями ст. 229 КТМ РФ и ст. 15 ГК РФ, постановил отказать в удовлетворении иска, исходя из того, что поскольку сторонами заключен договор морской буксировки и при этом согласованы условия стандартной международной проформы "TOWCON", что означает в случае возникновения ущерба исключение предъявления требований сторон друг к другу, при этом причины образования ущерба значения не имеют. Суды признали, что данное соглашение не противоречит требованиям

---

<sup>1</sup> Постановление ФАС Дальневосточного округа от 16.08.2004 № Ф03-А51/03-1/2540 // СПС «Консультант плюс».

<sup>2</sup> Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 10.06.2021 № 05АП-3199/2021 по делу № А51-6395/2020 // СПС «Консультант плюс».

<sup>3</sup> Определение ВАС РФ от 03.04.2014 № ВАС-3461/14 по делу № А53-32899/2012 // СПС «Консультант плюс».

вышеуказанных норм, которые подлежали применению, если другое не определено соглашением сторон<sup>1</sup>.

Вместе с тем, необходимо отметить, что судебная практика в данной части не всегда последовательная и имеются случаи одновременного применения судами и норм о договорной ответственности и норм гл. 59 ГК РФ. Например, при разрешении спора по иску Общества-1 к Обществу-2 о возмещении убытков, причиненных при осуществлении ремонта платформы, ранее получившей повреждения при переходе, судами двух инстанций (первой и апелляционной) была дана квалификация заключенному сторонами договору как договору, содержащему элементы договора буксировки, и суд, применив положения п. 1 ст. 229 КТМ РФ, пришел к выводам об удовлетворении иска в части (дело № А05-6942/2014). Но при этом, одновременно судом применены положения п. 2 ст. 1083 ГК РФ, п. 1 и 2 ст. 1064 ГК РФ, с указанием того, что при принятии решения о буксировке платформы имела место грубая неосторожность как со стороны Общества-1, так и со стороны Общества-2<sup>2</sup>.

Также по делу № Ф08-1935/2005 Акционерное общество (порт) обратилось в суд с иском к «SARIALIOGLU INSAAT NAC. VE TIC. LTD. STA» о возмещении причиненных убытков, которые возникли ввиду повреждения буксира при постановке к причалу, находящемуся в порту, теплохода. При разрешении спора суды одновременно руководствовались и положениями ст. 230 КТМ РФ и положениями ст. 1064 ГК РФ<sup>3</sup>.

Нельзя не заметить, что изложенное в последних приведенных примерах обоснование выводов судов не соответствует правовой позиции, которая была приведена выше, о необходимости четкого различения договорного и деликтного права, нормы которого применяются при разрешении конкретного судебного спора, и, если вред причиняется неисполнением (ненадлежащим

---

<sup>1</sup> Постановление ФАС Северо-Западного округа от 26.08.2004 № А56-45047/03 // СПС «Консультант плюс».

<sup>2</sup> Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 20.04.2015 № Ф07-1141/2015 по делу № А05-6942/2014 // СПС «Консультант плюс».

<sup>3</sup> Постановление ФАС Северо-Кавказского округа от 23.06.2005 № Ф08-1935/2005 // СПС «Консультант плюс».

исполнением) обязательств из договора буксировки, выбор необходимо сделать в пользу применения норм о договорной ответственности. Однако, при этом не следует забывать о тех исключениях, которые сделаны для установленных законом случаев, и которым можно отнести причинение ущерба имуществу владельца буксируемого объекта вследствие недостатков оказываемой услуги буксировки, если такая услуга приобретается исключительно в потребительских целях, исходя из абз. 2 ст. 1095 ГК РФ.

Такое исключение для потребителей представляется необходимым объяснить характерным для действующего законодательства и сложившейся судебной практики восприятием потребителя как слабой стороны в отношениях с субъектами предпринимательской деятельности, что как раз и следует рассматривать как проявление равенства субъектов гражданских правоотношений. Это вместе с самостоятельностью и независимостью таких субъектов и отличает их от иных видов правоотношений. Представляется, что в данном случае наблюдается не изъятие из принципа равенства, а наоборот, его проявление, что в полной мере согласуется с практикой Европейского Суда по правам человека о недопустимости не только прямой, но и косвенной дискриминации (т.е. обращения равным образом с находящимися в различных ситуациях лицами)<sup>1</sup>.

Итак, мы пришли к выводу о недоговорной ответственности за вред и убытки, причиненные операциями буксировки третьим лицам, и соответственно, необходимо руководствоваться положениями ГК РФ, КВВТ РФ или КТМ РФ, регулирующих соответствующие правоотношения, поскольку в силу п. 3 ст. 308 ГК РФ обязательство не создает обязанностей для не являющихся его сторонами лиц.

С учетом меняющейся в последнее время правоприменительной практики вопрос о юридических основаниях требований, направленных на защиту нарушенного права, приобретает большее значение, чем ранее.

---

<sup>1</sup> Руководство по европейскому антидискриминационному праву / Агентство Европейского Союза по защите основных прав; Совет Европы; Европейский Суд по правам человека. Тверь, ООО «ИПК Парето-Принт», 2014. С.30.



В силу положений ст. ст. 39, 196 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации<sup>1</sup> истец определяет предмет и основание иска, а суд принимает решение по заявленным требованиям. Соответственно, возникает вопрос о том, что является определяемым истцом основанием иска и следует ли к нему относить только фактические основания или необходимо также учитывать приводимое истцом правовое обоснование своих требований.

Например, известный юрист начала 20 века Е.В. Васьковский, указывая на то, что основание иска образуют те данные, из которых истец выводит свое исковое требование, полагал, что он должен привести только фактические обстоятельства дела, а суд уже должен применить соответствующие законы<sup>2</sup>. М.К. Треушников отмечает, что нельзя не согласиться с тем, что каждое требование должно быть основано на конкретных фактических и юридических данных<sup>3</sup>.

Интерес представляет правовая позиция, сформулированная Конституционным Судом РФ, которым внимание было уделено вопросу о способах защиты прав лица, полагающего нарушенными свои вещные права, и которое может подать в суд как иск на основании ст. ст. 166 - 181 ГК РФ с требованиями о признании соответствующей сделки недействительной так и иск на основании ст. 301-302 ГК РФ с требованиями об истребовании имущества из чужого незаконного владения. Как указал Конституционный Суд РФ независимо от того, с каким иском обратилось лицо, суды самостоятельно решают, какие нормы подлежат применению в конкретном деле<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 № 138-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 46. Ст. 4532; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 25.12.2023.

<sup>2</sup> Васьковский, Е. В. Курс гражданского процесса: Субъекты и объекты процесса, процессуальные отношения и действия. Москва : Статут, 2016. С 543-544. (Классика гражданского процесса.)

<sup>3</sup> Гражданский процесс : учебник. / под ред. М.К. Треушникова. 2-е изд., перераб. и доп. Москва : Статут, 2014. 960 с.

<sup>4</sup> Постановление Конституционного Суда РФ от 21.04.2003 № 6-П «По делу о проверке конституционности положений пунктов 1 и 2 статьи 167 Гражданского кодекса Российской Федерации в связи с жалобами граждан О.М. Мариничевой, А.В. Немировской, З.А. Скляновой, Р.М. Скляновой и В.М. Ширяев» // Вестник Конституционного Суда РФ. 2003. № 3.

С учетом указанного конституционно-правового толкования в совместном постановлении Пленумов Верховного Суда РФ и Высшего Арбитражного Суда РФ от 29 апреля 2010 г. № 10/22 разъяснено, что выбор истцом неправильного способа защиты вещного права не может служить основанием ни для отказа в удовлетворении иска, ни для отказа в его принятии. В этом случае суд самостоятельно должен квалифицировать правоотношения сторон и определить подлежащие применению при разрешении спора нормы права<sup>1</sup>.

Такой же точно правовой подход нашел закрепление и в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 24.06.2008 № 11 «О подготовке гражданских дел к судебному разбирательству»<sup>2</sup>. С учетом указанной правовой позиции и складывалась судебная практика, исходя из того, что избрание истцом определенного неверного правового основания исковых требований для отказа в удовлетворении заявленного требования происходит не только при разрешении исков о защите права собственности или другого вещного права, но также и при разрешении споров по искам о взыскании задолженности, в т.ч. по договорам кредита и займа, спорам о взыскании неосновательного обогащения и другим категориям дела, в т.ч. и по спорам, возникающим из отношений в сфере транспорта.

Например, истец предъявил в суд иск с требованиями о взыскании долга за выполненные для ответчика, но не оплаченные им перевозки грузов, и исходил из той точки зрения, что должны применяться нормы Трудового кодекса РФ, поскольку стороны состоят в трудовых правоотношениях. Суд иск удовлетворил, применив нормы гл. 39 ГК РФ. Суд апелляционной инстанции такое постановленное решение суда отменил, указав, что тот фактически изменил основание заявленных требований. Президиум Рязанского областного суда с такими выводами суда апелляционной

---

<sup>1</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ и Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 29 апреля 2010 г. № 10/22 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при разрешении споров, связанных с защитой права собственности и других вещных прав» // Вестник ВАС РФ. 2010. №6.

<sup>2</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.06.2008 № 11 «О подготовке гражданских дел к судебному разбирательству» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2008. №9.

инстанции не согласился, в свою очередь, сославшись на вышеприведенные разъяснения Верховного Суда РФ, и согласился с выводами суда не апелляционной, а первой инстанции<sup>1</sup>.

Но, начиная с 2021 года, судебная практика, формируемая Верховным Судом РФ, стала меняться. Так, Истец обратился к Ответчику с требованием о взыскании долга, возникшего из договора займа. Суд первой инстанции в удовлетворении заявленных требований отказал ввиду отсутствия доказательств, подтверждающих передачу денежных средств на условиях займа. Суд апелляционной инстанции отменил решение суда первой инстанции, указав, что спорная денежная сумма является неосновательным обогащением и подлежит возврату на основании норма главы 60 Гражданского кодекса РФ, с чем согласился и кассационный суд общей юрисдикции. Вместе с тем, судебная коллегия по гражданским делам Верховного Суда РФ с выводами судов апелляционной и кассационной инстанций не согласилась, указав, что суд должен принимать решение по заявленным истцом требованиям и обязан разрешить дело по тому иску, который предъявлен, иное означало бы нарушение принципа диспозитивности<sup>2</sup>.

Таким образом, вопрос о правовом основании иска является актуальным, что необходимо учитывать и при квалификации отношений сторон в случае причинения ущерба в процессе буксировки.

По общему правилу, установленному п. 2 ст. 1064 ГК РФ, возмещение вреда осуществляется причинившим его лицом при виновном его причинении, хотя вина и предполагается, пока не доказано иное. Но также предусмотрено, что соответствующие изъятия могут быть установлены законом.

К числу таких исключений следует отнести и правовое регулирование, содержащееся в ст. 1079 ГК РФ. Так, владельцы источников повышенной

---

<sup>1</sup> Обзор судебной практики рассмотрения кассационных жалоб (представлений) по гражданским делам во втором полугодии 2015 года // СПС «Консультант Плюс».

<sup>2</sup> Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 07.12.2021 № 31-КГ21-12-К6 // СПС «Консультант Плюс».

опасности должны доказать, что причинами возникновения вреда являются обстоятельства непреодолимой силы или вред возник ввиду умысла потерпевшего. Таким образом, для указанных лиц действует иной принцип ответственности за причиненный вред - без вины.

Как неоднократно отмечал Конституционный Суд Российской Федерации, использование источника повышенной опасности накладывает обязанность на соответствующих лиц по особой осмотрительности и осторожности, ввиду значительного увеличения риска причинения вреда третьим лицам (определение Конституционного Суда РФ от 04.10.2012 № 1833-О<sup>1</sup>, постановление Конституционного Суда РФ от 10.03.2017 № 6-П<sup>2</sup>).

С учетом изложенного, к деятельности, связанной с наличием повышенной опасности для окружающих лиц, отнесено наряду с прочими ее видами использование транспортных средств, соответственно к такой деятельности необходимо относить и буксировку транспортных средств. Более того, при буксировке, происходит взаимодействие буксирующего и буксируемого объекта, и соответственно возникает вопрос о необходимости рассматривать каждый из указанных объектов как источник повышенной опасности или совокупность данных объектов в качестве одного источника повышенной опасности?

В зависимости от ответа на данный вопрос, в случае причинения вреда в процессе буксировки третьему лицу (не стороне договора буксировки), должен решаться вопрос о том, кто и в каком порядке несет ответственность перед потерпевшим.

Пунктом 3 ст. 1079 ГК РФ предусмотрена солидарная ответственность при причинении вреда третьим лицам взаимодействием таких источников. При этом ответственность наступает для каждого владельца источника

---

<sup>1</sup> Определение Конституционного Суда РФ от 04.10.2012 № 1833-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданки Райм Александры Альбертовны на нарушение ее конституционных прав положениями статьи 1064 Гражданского кодекса Российской Федерации» // СПС Консультант Плюс.

<sup>2</sup> Постановление Конституционного Суда РФ от 10.03.2017 № 6-П «По делу о проверке конституционности статьи 15, пункта 1 статьи 1064, статьи 1072 и пункта 1 статьи 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации в связи с жалобами граждан А.С. Аринушенко, Г.С. Берсневой и других» // Собрание законодательства РФ. 2017. № 12. Ст. 1780.

повышенной опасности, даже в случае, если в дорожно-транспортном происшествии виновен только один из них. В п. 25 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 дано разъяснение о том, что необходимо различать случаи причинения вреда владельцам источников повышенной опасности и причинения вреда третьим лицам, к примеру пассажирам или пешеходам. В последнем случае владельцы источников повышенной опасности несут ответственность солидарно<sup>1</sup>. Верховный Суд РФ также отмечал, что только непреодолимая сила или умысел потерпевшего является основанием освобождения от ответственности владельца соответствующего источника повышенной опасности<sup>2</sup>.

Возникает вопрос, является ли буксирующее судно источником повышенной опасности, является ли источником повышенной опасности буксируемый объект и каким образом положения ст. 1079 ГК РФ могут быть соотнесены с регулированием КТМ РФ и КВВТ РФ ответственности при буксировке. Для ответа на данные вопросы обратимся к судебной практике, сложившейся при рассмотрении дел о возмещении ущерба (страхового возмещения) при причинении вреда в дорожно-транспортных происшествиях с участием транспортных средств, включенных в состав автопоездов.

Автопоезд называется в качестве самостоятельного транспортного средства (п. 1.2 Правил дорожного движения), но вместе с тем, необходимо учитывать, что и входящий в состав автопоезда прицеп (полуприцеп), который не оборудован двигателем в соответствии с положениями пункта 1.2 Правил дорожного движения должен быть отнесен к транспортным средствам, и в силу положений действующего законодательства не перестает таковым являться при включении его состав автопоезда. Такая правовая позиция согласуется с правовой позицией, приведенной в Обзоре судебной практики Верховного суда Российской Федерации, которая была обобщена за первый

---

<sup>1</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2010. №3.

<sup>2</sup> Обзор судебной практики Верховного Суда РФ № 4 (2021) // СПС Консультант Плюс.

квартал 2012 года<sup>1</sup>. Она была воспринята и воспроизводилась в судебных постановлениях.

Например, как следует из установленных судами обстоятельств по делу № А40-36037,08-63-404, в дорожно-транспортном происшествии с участием автомобиля МАЗ, застрахованного на тот момент в ЗАО «СК «Цюрих», произошло повреждение других транспортных средств: автомобиля Scania, застрахованного по ОСАГО в ООО «СК «Гарант» и полуприцепа ZEK, застрахованного по ОСАГО в ЗАО «СК «МегаРусс-Д». Далее ЗАО «СК «Цюрих» подал иск с требованиями о взыскании в солидарном порядке с двух страховых компаний (страховщиков ответственности владельцев ТС Scania и полуприцепа ZEK) суммы, которая была выплачена в качестве страхового возмещения. Разрешая указанные требования суд пришел к тому, что автопоезд в целом представляет собой источник повышенной опасности, а не отдельные части (ТС Scania и полуприцеп ZEK). И, так как ответственность владельцев тягача и прицепа застрахована разными страховщиками, то они отвечают солидарно<sup>2</sup>.

Но с принятием постановления Пленума Верховного Суда РФ от 08 ноября 2022 г. сформированная судебная практика в этой части должна будет поменяться, поскольку в абз. 3 пункта 8 Постановления разъяснено, что в рассматриваемом случае вред будет считаться причиненным одним транспортным средством (тягачом), даже, если собственники тягача и прицепа в составе автопоезда являются разными лицами.

Солидарный порядок ответственности владельцев взаимодействовавших источников повышенной опасности в случае причинения вреда таким взаимодействием в силу ч. 3 ст. 1079 ГК РФ установлен императивно, и, соответственно не подлежит изменению соглашением сторон. В тоже время, КТМ РФ и КВВТ РФ, единственные из кодифицированных нормативных

---

<sup>1</sup> Обзор судебной практики Верховного суда Российской Федерации за первый квартал 2012 года // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2012. № 10.

<sup>2</sup> Постановление ФАС Московского округа от 30.03.2009 № КГ-А40/2025-09 по делу № А40-36037,08-63-404 // СПС Консультант Плюс.

правовых актов РФ, содержащие специальные положения, регулирующие отношения, возникающие при буксировке, могут содержать и отличные от ГК РФ положения об ответственности при буксировке.

Например, как уже было отмечено, такие положения содержатся в п.1 ст. 229, п.1 ст. 230 КТМ РФ и предусматривают определение ответственного лица в зависимости от распределения обязанностей по управлению буксировкой, но также и закладывают возможность изменения распределения обязанностей по управлению письменным соглашением сторон. Последствием заключения такого письменного соглашения является перераспределение презумпции виновности в случае причинения ущерба при буксировке (п. 2 ст. 229, п. 2 ст. 230 КТМ РФ). Также в зависимости от управления буксировкой, распределяется согласно положений КТМ РФ и ответственность за причиненный ущерб.

В результате анализа в совокупности указанных норм, можно прийти к выводу о том, что в силу специального характера норм, содержащихся в статьях 229 и 230 КТМ РФ, владелец соответствующего буксирующего или буксируемого объекта (в зависимости от того, капитан какого из них управляет буксировкой) должен нести ответственность перед соответствующими третьими лицами, если они или их имущество находились на другом буксируемом или буксирующем объекте. Относительно случаев причинения вреда третьим лицам, в случае, если они или их имущество не находились на соответствующем буксируемом или буксирующем объекте, применению подлежит п. 3 статьи 1079 ГК РФ, и потерпевший имеет возможность для предъявления требований о возмещении причиненных ему убытков, с учетом статей 322, 323, 1080 ГК РФ, как от всех ответственных лиц совместно, так и от каждого в отдельности.

В отличие от регулирования, установленного ст. 229 КТМ РФ, правила ответственности применительно к буксировке в ледовых условиях носят характер императивной нормы, и если ущерб причиняется в процессе осуществления такой буксировки, то владелец буксирующего судна не должен

нести ответственности, пока не будет доказано, что ущерб возник по его вине (ст. 231 КТМ РФ). Таким образом, в данном случае действует иная презумпция, а именно, презумпция отсутствия вины, причем, из буквального толкования приведенной нормы, следует, что такая презумпция существует для всех случаев, и когда ущерб причиняется другой стороне (имеется в виду договорная ответственность), и когда вред причиняется иным лицам (или их имуществу), которые находятся на судне, а также и на другом объекте (здесь имеется в виду деликт).

При этом можно сделать вывод о том, что приведенное положение в последнем случае имеет соотношение с регулированием п. 1 ст. 1064 ГК РФ как специальная норма с общей нормой. Г.Г. Ивановым высказывалось мнение, согласно которому это вызвано тем, что при буксировке в ледовых условиях к сторонам предъявляются дополнительные требования и имеется повышенная вероятность получения повреждений<sup>1</sup>. Надо также отметить, что имеется мнение о том, что содержащиеся в ст. 231 КТМ РФ положения имеют характер исключительной нормы, и даже и в том случае, когда причиняется людям или имуществу на буксируемом объекте, следует и при буксировке в ледовых условиях принимать к руководству правила ст. 229 и 230 КТМ РФ, которые заключаются в учете презумпции виновности того, кто осуществляет управление буксировкой<sup>2</sup>. Но представляется, что сторонники данной точки зрения не учитывают, что речь идет не о распространительном толковании ст. 231 КТМ РФ, а о ее буквальном толковании, поскольку нормой прямо предусмотрено, что заложенная в ней презумпция невиновности применяется и при причинении вреда людям или имуществу, которые расположены на буксируемом судне.

В КВВТ РФ не содержится положений, регулирующих вопросы ответственности сторон договора буксировки за ущерб, причиненный третьим

---

<sup>1</sup> Иванов, Г. Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. Москва : Морские вести России, 2009. 496 с.

<sup>2</sup> Брагинский, М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн.4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 910 с.



лицам (не сторонам соответствующего договора), в связи с чем можно постановить вывод, что в данном случае вопросы ответственности за причиненный вред регулируются нормами ГК РФ. При этом, нормами КТМ РФ ответственность возлагается не на капитана или собственника, и на иное лицо, а именно - на владельца буксирующего судна (буксируемого объекта).

В отличие от КТМ РФ, КВВТ РФ не содержит норм, регулирующих вопросы ответственности в соответствующей главе XII «Буксировка судов и плавучих объектов», но при этом они имеются в главе, которая регулирует такие вопросы применительно к ответственности отправителя, получателя и буксировщика наряду с иными лицами (глава XV Кодекса). Кроме того, в КВВТ используется несколько иная терминология при наименовании участников правоотношения - буксировщик и отправитель буксируемого объекта, но не владелец буксируемого объекта. Для примера можно привести п. 1 ст. 117 КВВТ РФ (устанавливается ответственность за утрату (повреждение) буксируемого объекта для буксировщика), положения ст. 118 КВВТ РФ (освобождение буксировщика от ответственности), а также положения ч. 6 ст.120 КВВТ РФ (указывается на отправителя как лицо, несущее ответственность за убытки).

С учетом приведенных положений действующего законодательства в данной части возникает необходимость уяснения, каким образом, соотносятся понятия владельца буксирующего судна (буксируемого объекта), буксировщика, отправителя буксируемого объекта, собственника соответствующего объекта в целях решения вопросов ответственности.

Анализируя вышеприведенные положения КТМ, можно прийти к выводам о том, что в договорах морской и портовой буксировки стороны договора, которыми являются владелец буксирующего судна и владелец буксируемого объекта, несут ответственность друг перед другом независимо от того на каком праве они владеют объектом и кто является его собственником. Аналогичным образом можно сделать вывод об ответственности буксировщика и отправителя буксируемого объекта друг

перед другом как сторон договора буксировки. Данные выводы вытекают из того, что указанная ответственность имеет договорной характер, и обусловлена соответствующими обязанностями сторон по договору буксировки, за неисполнение (ненадлежащее исполнение) которых стороны и отвечают.

При этом, указанные нормативные правовые акты, регулируя вопросы ответственности по договору буксировки между сторонами договора друг перед другом, не решают вопросы ответственности указанных лиц за причинение ущерба перед другими лицами (не сторонами договора), и не охватывают случаи причинения вреда в процессе осуществления буксировки людям и имуществу, которые на находятся на буксирующем или буксируемом объектах.

При таких обстоятельствах, для разрешения указанных вопросов возникает потребность в обращении к общим нормам, регламентирующим вопросы ответственности при деликте, в силу которых ответственность несет причинившее вред лицо. Зачастую, под таким лицом рассматривается именно непосредственный причинитель вреда, конкретными действиями которого ущерб и был причинен. Например, как при причинении вреда здоровью в процессе нанесения побоев одним лицом другому<sup>1</sup>.

Вместе с тем, касательно буксировки, надо учитывать, что при буксировке используются транспортные средства или, по крайней мере, одно транспортное средство и иной объект, например, плот. И при этом капитан судна или водитель автомобиля не являются (могут не являться) собственниками (владельцами) автомобиля или судна и следует выяснить, кого следует рассматривать как ответственное лицо в таком случае, тем более с учетом положений ст. 1079 ГК РФ об ответственности владельца соответствующего источника повышенной опасности.

---

<sup>1</sup> Определение Верховного Суда РФ от 02.07.2010 № 4-В10-11 // СПС «Консультант Плюс».

Судебная практика по вопросам применения положений Федерального закона об ОСАГО, как и сам указанный Закон, не приравнивает владельца транспортного средства и водителя. Так, различными судебными инстанциями указывалось, что волеизъявление собственника, передающего управления транспортным средством другому само по себе направлено только на передачу транспортного средства в пользование, но не подтверждает переход владения транспортным средством, т.к. собственник имущества не лишается права владения им<sup>1</sup>.

При таких обстоятельствах, учитывая ст. 1079 ГК РФ, гражданско-правовой риск несет владелец такого источника за причиненный им вред, (конечно, если не представит доказательства выбытия источника из владения в результате противоправных действий иных лиц), хотя его вина в непосредственном причинении вреда может и отсутствовать. Данная правовая позиция приведена также и в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1<sup>2</sup> (пункт 19).

Таким образом, исходя из общего правила, собственник транспортного средства, при использовании которого причинен ущерб, не освобождается от ответственности в случае причинения вреда в процессе осуществления буксировки людям и имуществу, которые не находятся на буксирующем или буксируемом объектах, и не являются сторонами договора, даже если такой собственник и не управлял ни транспортным средством, ни процессом буксировки. Иное возможно в случае, если непосредственный причинитель вреда являлся владельцем (на праве аренды, праве оперативного управления, хозяйственного ведения и др.), а не только является пользователем имущества.

С учетом изложенного, можно сформулировать вывод о том, что владельцем буксирующего транспортного средства (буксируемого объекта)

---

<sup>1</sup> Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 21.05.2021 № 88-10680/2021 // СПС Консультант Плюс.

<sup>2</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2010. № 3.

является собственник такого транспортного средства, или лицо, владеющее им на любом ином законном основании.

Итак, резюмируя вышеизложенное в настоящем параграфе, необходимо сделать следующие **выводы**:

1. Стороны договора буксировки в случае причинения вреда имуществу друг друга несут взаимно друг перед другом ответственность в случае, если они не приняли все необходимые меры для надлежащего исполнения своих обязанностей согласно договору буксировки, какие от них требовались при исполнении обязательства (договорная ответственность). В случае причинения вреда иным лицам, следует учитывать положения ГК РФ, КВВТ РФ, КТМ РФ.

2. Действующее законодательство не предполагает возможность конкуренции исков, соответственно имеется необходимость четкого разграничения договорного и деликтного права, нормы которых применяются при разрешении конкретного спора, и, если вред причиняется неисполнением (ненадлежащим исполнением) обязательств из договора буксировки, выбор необходимо сделать в пользу применения норм о договорной ответственности, не забывая, однако при этом, что имеются установленные законом случаи, когда, например, услуга буксировки приобретается исключительно в потребительских целях, в процессе оказания такой услуги происходит причинение вреда.

3. В силу специального характера норм, содержащихся в ст.ст. 229 и 230 КТМ РФ владелец соответствующего буксирующего или буксируемого судна (в зависимости от того, капитан какого из них управляет буксировкой) несет ответственность перед пострадавшими третьими лицами в случае причинения им ущерба, если они или их имущество находились на другом буксируемом или буксирующем объекте.

В случае, если они или их имущество не находились на соответствующем буксируемом или буксирующем объекте, применению подлежат положения п. 3 ст. 1079 ГК РФ.

4. Предлагаются сформулировать понятия владельцев буксирующего транспортного средства (буксируемого объекта) как приведено по тексту настоящего параграфа.

### **3.2 Ответственность сторон договора буксировки**

При анализе общих вопросов ответственности применительно к договору буксировки был обоснован вывод о том, что стороны договора буксировки при причинении вреда имуществу друг друга несут ответственность в случае непринятия ими всех необходимых мер по надлежащему исполнению своих обязанностей согласно договору буксировки, какие от них требовались при исполнении обязательства (договорная ответственность). Но ответственность сторон договора одной перед другой может наступить и в других случаях, а не только вследствие причинения вреда повреждению имущества, в частности при нарушении договорных обязательств другим образом. Такие случаи наступления ответственности необходимо систематизировать, проанализировать их основания, выявить особенности, присущие таким основаниям.

В КТМ РФ вопросам ответственности сторон посвящены отдельные статьи в соответствующей главе (ст. 229 – 231). При этом ответственность наступает, если соответствующее лицо не докажет, что его вина отсутствует. В научной литературе приводится мнение, согласно которому такое обособление норм об ответственности носит сущностный характер, а не только юридико-технический, поскольку вопросы оснований ответственности для буксировки и перевозки грузов решены по-разному<sup>1</sup>.

Зачастую буксировку осуществляет сторона, являющаяся субъектом предпринимательской деятельности. С учетом положений п. 3 ст. 401 ГК РФ, неисполнение обязательства при осуществлении предпринимательской

---

<sup>1</sup> См.: Брагинский, М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 595.

деятельности влечет ответственность и при отсутствии вины, за исключением того случая, если соответствующее лицо докажет, что существовали на тот момент обстоятельства непреодолимой силы, которые и явились причиной неисполнения его обязательств. Для сторон договора буксировки предусмотрено иное правило – принцип презюмируемой виновной ответственности. Т.е., договорная ответственность при буксировке базируется на основаниях, аналогичных ответственности, наступающей в случае причинения вреда лицам, не являющимся сторонами договора (ст. 1064 ГК РФ).

В отношении ответственности владельца буксирующего судна в случае причинения вреда при буксировке в ледовых условиях предусмотрена иная презумпция – презумпция его невиновности и, соответственно, бремя доказывания его вины возложено на другую сторону.

Как было отмечено ранее, «КВВТ РФ (в отличие от КТМ РФ) не выделяет норм об ответственности в главе XII «Буксировка судов и плавучих объектов», включая их в главу XV, регулиующую вопросы ответственности в числе прочих субъектов буксировщика, отправителя, а также получателя буксируемого объекта»<sup>1</sup>. Соответствующая ответственность при этом установлена для сторон договора буксировки за неподачу буксирующего транспортного средства для буксировщика, а ответственность в случае не предъявления буксируемого объекта для владельца буксируемого объекта. Установлена ответственность и за допущенную просрочку исполнения обязательств. Предусмотрена ответственность за повреждение буксируемого объекта.

Пределы ответственности буксировщика или отправителя буксируемого объекта при этом ограничены размером причиненных убытков (ст. 115 КВВТ

---

<sup>1</sup> Данилин, Е. М. Понятия владельца буксирующего транспортного средства и владельца буксируемого объекта, несущих ответственность за причиненные третьим лицам ущерб при буксировке // Научный форум: юриспруденция, история, социология, политология и философия : сборник статей по материалам LXIII международной научно-практической конференции. Москва, 2022. С. 4-9.

РФ). Вместе с тем, указанные нормы имеют характер диспозитивный, и другие правила поведения стороны могут заложить в условия договор буксировки.

Следует отметить, что соответствующие изменения в части ограничения ответственности размером причиненных убытков внесены Федеральным законом от 03 июля 2016 г. № 367-ФЗ и применяются только с 04 июля 2016 г., а до этого момента действовала редакция статьи, в соответствии с которой ответственность выражалась в виде штрафа, сумма которого зависела от веса буксируемого объекта и рассчитывалась исходя из размера 0,1 МРОТ за каждую тонну.

Отмечается, что новые правила приблизили регулирование к общим положениям, предусмотренным ст. 393 ГК РФ<sup>1</sup>.

Приводилось мнение о том, что установленная ст. 115 КВВТ РФ в редакции до 04 июля 2016 г. санкция, являлась исключительной неустойкой, и соответственно, тогда как по установленному абз. 1 п. 1 ст. 394 ГК РФ общему правилу осуществлялось возмещение убытков в части, которая не покрыта неустойкой, с учетом редакции ст. 115 КВВТ РФ до изменений (до 04 июля 2016 г.), такой возможности не имелось, и право на возмещение соответствующих убытков устранялось<sup>2</sup>.

Но, при этом надо принять во внимание и положения п. 2 ст. 3 ГК РФ, в силу которых содержащиеся в иных законодательных актах нормы гражданского права, должны соответствовать нормам ГК РФ, в связи с чем и возникала необходимость ответить вопрос о наличии (отсутствии) приоритета приведенных норм ГК РФ, об ответственности, наступающей в связи с нарушением стороной обязательств по договору буксировки (перевозки) над нормами КВВТ РФ.

---

<sup>1</sup> См.: Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 г. №24-ФЗ / Диканова Т.А., Жеребцов А.Н. и др. Текст : электронный // СПС Консультант плюс, 2019 (дата обращения : 18.11.2023).

<sup>2</sup> См.: Котухов, С. А., Бирюкова Т. А., Бевзюк Е. А. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 г. №24-ФЗ» / под ред. С.Ю. Морозова. 2-е изд., перераб и доп. Саратов : Ай Пи Эр Медиа, 2015. – 396 с. – Текст : электронный // Цифровой образовательный ресурс IPR SMART : [сайт]. URL: <https://www.iprbookshop.ru/30501.html> (дата обращения: 02.08.2023). Режим доступа: для авторизир. пользователей

В этой связи Конституционный Суд РФ указывал, что ГК РФ (статьи 393-406), определяя общие условия гражданско-правовой ответственности, в качестве одного из принципов называет «возможность ограничения законом права на полное возмещение по отдельным видам обязательств убытков, возникших в связи с определенным родом деятельности»<sup>1</sup>. К таким видам обязательств Конституционный Суд РФ относит и обязательства, связанные с деятельностью в области использования транспортных средств, предполагающую повышенные предпринимательские риски, допуская при этом возможность введения законом ограничений, следуя которым происходит исключение взыскания части убытков, соответствующих упущенной выгоде, и даже части реального ущерба<sup>2</sup>.

Новая редакция ст. 115 КВВТ РФ, лучше защищает пострадавшую сторону от неисполнения обязательств другой стороной, поскольку ответственность только в форме штрафа не исключает ситуаций, при которых причиненный ущерб практически не возмещается. Ч. 1 ст. 116 КВВТ РФ установлена ответственность в случае нарушения сроков доставки буксируемого объекта, и в силу данной нормы буксировщик должен уплатить девять процентов от размера оплаты за каждый день просрочки. При этом существует и ограничение размера такой ответственности половиной размера оплаты. В целях освобождения от ответственности буксировщик в таком случае может представить доказательства, что причинами допущенного нарушения являются обстоятельства, устранение которых от него не зависело, и которые он предотвратить не мог.

Ввиду ограничения ответственности за просрочку доставки буксируемого объекта как и ответственности, предусмотренной ст. 115 КВВТ РФ в ранее действовавшей редакции, приводилось мнение о том, что такое регулирование не позволяет пострадавшей стороне компенсировать потери, и

---

<sup>1</sup> См.: Определение Конституционного Суда РФ от 02.02.2006 № 17-О // Вестник Конституционного суда РФ. 2006. № 3.

<sup>2</sup> См.: Определение Конституционного Суда РФ от 02.02.2006 № 17-О // Вестник Конституционного суда РФ. № 3. 2006.



имеется необходимость установления полной ответственности, в частности в части возмещения убытков в части непокрытой неустойкой<sup>1</sup>. В.Ф. Попондопуло отмечал, что потерпевшему предпринимателю гораздо важнее, чем наказание не исполнившего обязательство лица, компенсация потерь. В транспортных уставах и кодексах за просрочку доставки груза установлена исключительная неустойка, что вызывает критику, поскольку нарушается принцип равенства участников гражданских правоотношений, а неполная компенсация имущественных потерь за счет правонарушителя может вести к негативным для потерпевшего последствиям (банкротству)<sup>2</sup>.

Вместе с тем, несмотря на изменение редакции ст. 115 КВВТ РФ Федеральным законом от 03 июля 2016 г. № 367-ФЗ, изменения ст. 116 КВВТ РФ не коснулись.

Надо отметить, что судебная практика в части определения характера установленной ст. 116 КВВТ РФ санкции как исключительной неустойки, не так однозначна. Например, при рассмотрении дела по иску одного коммерческого лица к другому и встречному иску, обоснованному ненадлежащим неисполнением обязательств другой стороной в договоре об организации перевозок груза (дело № А70-14167/2020), арбитражный суд учитывал, что ответственность, наступающая в случае несоблюдения сроков доставки груза или доставки буксируемого объекта (ч.1 ст. 116 КВВТ РФ) определена в виде пени. Но кроме того, в силу положений п. 1, 2 ст. 393 ГК РФ должник должен возместить и убытки, которые надлежит определять по правилам статьи 15 ГК РФ<sup>3</sup>.

Иная точка зрения высказана в постановлении ФАС ЗСО от 31.05.2016 № Ф04-1904/2016 по делу № А45-14698/2015<sup>4</sup>, при этом в обоснование такой

---

<sup>1</sup> См.: Демченко, М. В. К вопросу о гармонизации норм о гражданско-правовой ответственности оператора перевозки в прямом смешенном сообщении // Современный юрист. 2014. №1. С. 82-104.

<sup>2</sup> Попондопуло, В. Ф. Коммерческое (предпринимательское) право : учебник. 3-е изд., перераб. и доп. Москва : Норма, 2008. С. 284-285.

<sup>3</sup> Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 15.09.2021 № Ф04-5289/2021 по делу №А70-14167/2020 // СПС Консультант плюс, 2023.

<sup>4</sup> Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 31.05.2016 № Ф04-1904/2016 по делу № А45-14698/2015// СПС Консультант плюс, 2023.

точки зрения суд привел вышеприведенную правовую позицию, которая была высказана Конституционным Судом РФ. Также приводилась мотивировка того, что такая дифференциация имущественной ответственности представляет собой пример оправданных различий, поскольку использование транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности, сопряжено с повышенным предпринимательским риском, включая риск повреждения перевозимого груза, а также транспортного средства<sup>1</sup>.

Надо действительно признать, что позиция о необходимости учета положения лиц, находящихся в существенно различных обстоятельствах, в целом, характерна для российского законодательства и сложившейся судебной практики, и является проявлением принципа равенства субъектов гражданских правоотношений.

Данное равенство обычно понимается как отсутствие в отношениях между субъектами начал власти и подчинения. Принцип равенства представляет собой общепризнанный принцип международного права и в практике ЕСПЧ, например, выделялся не только такой способ вмешательства антидискриминационного права запрет прямой дискриминации, но и запрет дискриминации косвенной, которая проявляется в равном обращении с лицами, находящимися в разных ситуациях.

Если рассматривать равенство как отсутствие дискриминации, то для участников гражданских правоотношений также следует определить его содержание через установление тождественного правового регулирования безотносительно статуса соответствующих субъектов (первое), и установление различного правового регулирования для устранения их фактического неравенства (второе).

Что интересно, почти всегда для примера приводятся отношения граждан-потребителей и предпринимателей. Но надо признать, что и действующая редакция статьи 116 КВВТ, а также редакция статьи 115 КВВТ

---

<sup>1</sup> Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 22.08.2019 № 17АП-7296/2019-ГК по делу №А60-73462/2018 // СПС Консультант плюс, 2023.

(до внесения в нее изменений Федеральным законом от 03 июля 2016 г. № 367-ФЗ) также являются таким примером.

Вместе с тем, установление общего правового режима ответственности для перевозки и буксировки не всегда оправданно, поскольку при сходстве договора буксировки с договором перевозки грузов, которое безусловно имеется, поскольку оба договора опосредуют перемещение с помощью транспортных средств материальных объектов в пространстве, необходимо все же учитывать и их различия, которые также очевидны, а именно то, что в качестве объекта перевозки выступает груз, тогда как в буксировке такой объект обладает определенной спецификой – это объект, перемещаемый посредством тяги или толкания. Такая специфика определяет также содержание договора, т.к. при буксировке не происходит передача объекта, и владелец буксируемого объекта также принимает участие в осуществлении буксировки и несет риск, связанный с использованием транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности.

С учетом изложенного, сомнительной является необходимость установления законодательством ответственности в рассматриваемом случае (для буксировки) в виде исключительной неустойки и, тем более, законодательного ограничения ее размера половиной размера платы, поскольку справедливый баланс может быть достигнут с помощью использования имеющихся в законодательстве механизмов, в частности положений ст. 333 Гражданского кодекса РФ о возможности уменьшения размера неустойки ввиду ее несоразмерности.

Нужно обратить внимание на то, что в отличие от общего правила, для лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность, предусмотрено исключение, и суд не вправе уменьшить размер неустойки, если должником не представлено соответствующее мотивированное заявление. Конституционный

Суд РФ такую возможность снижения размера неустойки расценивает в качестве правового способа борьбы с злоупотреблением правом<sup>1</sup>.

Но также необходимо отметить, что формируемая в последнее время Верховным Судом Российской Федерации судебная практика ориентирует суды на необходимость обоснования применения положений статьи 333 ГК РФ в отношении лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность, наличием действительно конкретных исключительных обстоятельств, не ограничиваясь общими рассуждениями о справедливом балансе и несоразмерности<sup>2</sup>.

Установление ответственности за превышение срока доставки буксируемого объекта в форме исключительной неустойки, ограниченной размером половины от провозной платы, необоснованно приводит к ограничению возможности пострадавшей стороны получить полное возмещение убытков, как это было бы возможно в соответствии со ст. 393 ГК РФ. Также нужно отметить, что в действующем законодательстве предусмотрен механизм обеспечения соблюдения справедливого баланса интересов сторон. Речь идет о положениях ст. 333 ГК РФ, которые дают возможность снижения размера неустойки при наличии соответствующих обстоятельств и заявления об этом не исполнившего или исполнившего обязательство ненадлежащим образом лица.

На различия договора буксировки и перевозки грузов необходимо также обратить внимание и при анализе положений законодательства об ответственности, за утрату, недостачу или повреждение соответствующего объекта перевозки (буксировки) - (ст. 117 КВВТ РФ). В силу приведенных норм для перевозчика существует ответственность как за утрату или повреждение груза или багажа, так и за их недостачу. В то же время для буксировщика ответственность наступает лишь за утрату или повреждение буксируемого объекта, но не за его недостачу, что объясняется, по нашему

---

<sup>1</sup> Определение Конституционного Суда РФ от 15.01.2015 № 7-О // СПС Консультант плюс, 2023.

<sup>2</sup> Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 03.08.2021 № 5-КГ21-70-К2 // СПС Консультант плюс, 2023.

мнению, особенностями договора буксировки, поскольку буксируемый объект не передается другой стороне договора, которая оказывает транспортную услугу.

В правовой литературе и ранее на обозначенную разницу было обращено внимание, еще в период действия утративших силу транспортных уставов, и в частности - Устава ВВТ СССР 1930 года. Так, М.А. Тарасов обратил внимание на это и указал существенный отличительный признак – на буксировщика не возложена ответственность за целостность клады, а лишь - за безопасность проводки соответствующего судна (плота)<sup>1</sup>.

Возникает вопрос в чем разница между утратой и недостачей? Понятия «утрата» и «недостача» употребляются не только в КВВТ РФ, но и в ГК РФ, в частности в ст. 901 ГК РФ (об ответственности хранителя), но при этом содержание данных понятий не раскрывается, а их соотношение не определяется. Для того, чтобы определить содержание указанных понятий (недостача и утрата), проанализируем положения законодательства, устанавливающего порядок для определения надлежащего размера подлежащего возмещению ущерба в установленных случаях.

Например, стоимостью утраченного или недостающего груза, багажа определяется размер возмещения ущерба в случае, если он причинен при перевозке ввиду утраты или недостачи (п. 2 ст. 796 ГК РФ). Хранитель, осуществляя безвозмездное хранение, должен нести ответственность в размере, соответствующем стоимости вещей, которые были утрачены или который недостает (п. 2 ст. 902 ГК РФ).

При причинении ущерба перевозчиком, произошедшим на внутреннем водном транспорте, на такого перевозчика будет возложена обязанность возместить причиненный ущерб в размере, также соответствующем стоимости утраченного (недостающего) груза или багажа (п. 1 ст. 119 КВВТ РФ).

---

<sup>1</sup> Тарасов, М. А. Договор перевозки по внутренним водным путям сообщения Союза ССР. Москва : Речиздат, 1946. С.89

С учетом изложенного, можно сделать выводы о том, что недостача представляет собой частичную утрату соответствующего имущества. Но с учетом особенностей буксировки и присущих перемещаемому объекту физических характеристик, такой объект возможно утратить или повредить, в связи с чем представляется, что именно по этой причине в ст. 117 КВВТ РФ сформулировано правило об ответственности буксировщика лишь в случае утраты или повреждения буксируемого объекта, но не за его недостачу.

Изложенное не означает, что буксировщик не должен заботиться о сохранности буксируемого объекта, поскольку такая обязанность вытекает и из самого определения договора буксировки, данного в ст. 88 КВВТ РФ, согласно которой буксировщик обязан отбуксировать буксируемый объект не только своевременно, но и в сохранности с соблюдением условий буксировки.

Такой вывод подтверждается и судебной практикой. Например, по делу №А05-273/2012 с Пароходства в пользу Лесозавода были взысканы убытки, возникшие в связи с доставкой буксируемого плота к месту назначения с повреждениями, а также утратой части древесины в результате повреждения плота, возникшими при его буксировке<sup>1</sup>.

Данный вывод (о необходимости буксировщика заботиться о сохранности буксируемого объекта) подтверждается и положениями о размере ответственности перевозчика и буксировщика, установленными ст. 119 КВВТ РФ, которая содержит различные нормы для перевозчика (пункты 1 – 3) и для буксировщика (пункты 4 – 5).

Так, в силу положений ч. 4 ст. 119 КВВТ РФ, при повреждении плота по вине буксировщика, он обязан оплатить отправителю (получателю) плота стоимость утраченного такелажа. Также буксировщик в этом случае производит оплату работ по сбору древесины (лесоматериалов) той организации, которая осуществляет сбор древесины (лесоматериалов). Такая стоимость определяется в соответствии с правилами, указанными в данной

---

<sup>1</sup> Постановление ФАС Северо-Западного округа от 13.09.2012 №А05-273/2012 // СПС Консультант плюс, 2023.

части. А согласно п. 5 ст. 119 КВВТ РФ при повреждении иного буксируемого объекта, кроме плота, буксировщик возмещает стоимость его ремонта, в случае его утраты - как стоимость утраченного буксируемого объекта, так и стоимость платы за его буксировку в том случае, если она не вошла в его стоимость.

Таким образом, установленная ответственность в случае утраты (повреждения) буксируемого объекта ограничена фактически размером реального ущерба, который причинен пострадавшей стороне, а общие положения ГК РФ (ст. 15) о полном возмещении причиненных убытков, к которым относятся не только реальный ущерб, но и упущенная выгода, не применяются.

По мнению автора, в ст. 117 КВВТ РФ речь идет о виновной ответственности и бремени доказывания того, что имелись обстоятельства, которые буксировщик не в состоянии был предотвратить и устранить. Такое бремя возложено на буксировщика. Вместе с тем, необходимо отметить и признать, что в судебной практике преобладает иная точка зрения. Положения п. 1 ст. 117 КВВТ РФ аналогичны положениям п. 1 ст. 796 ГК РФ об ответственности перевозчика за не сохранность груза или багажа. При этом в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 (пункт 11) приводится разъяснение, что «по смыслу п. 1 ст. 796 ГК РФ, п. 3 ст. 401 ГК РФ перевозчик несет ответственность независимо от наличия вины, в т.ч. и за случайное причинение вреда»<sup>1</sup>.

Вместе с тем, надо учитывать допущение положений п. 3 ст. 401 ГК РФ, заключающееся в возможности предусмотреть законом или договором установление иного, отличного от установленного данной диспозитивного характера нормой основания ответственности без вины. Такое иное правило (устанавливающее ответственность при наличии вины) и предусмотрено п.1 ст. 117 КВВТ РФ и п. 1 ст. 796 ГК РФ. Именно такое толкование соответствует

---

<sup>1</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // Российская газета. 2018. № 142.

логике ранее приведенной правовой позиции Конституционного Суда Российской Федерации, изложенной в определении Конституционного Суда РФ от 02.02.2006 № 17-О, и которая заключается в признании значительной специфики, присущей ответственности за нарушение обязательств по перевозке имеет. Дифференциация имущественной ответственности представляет собой пример оправданных различий, поскольку использование транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности, сопряжено с повышенным предпринимательским риском, включая риск повреждения перевозимого груза, а также транспортного средства<sup>1</sup>.

В правовой литературе также приводилось мнение о том, что «отклонение от общих правил ответственности коммерческих организаций, осуществляющих предпринимательскую деятельность применительно к перевозке и проявляется в том, что общим условием ответственности перевозчика за утрату (недостачу, порчу) груза является презюмируемая вина»<sup>2</sup>. Арбитражная судебная практика в данной части неоднозначна. Например, по делу № А58-1951/2013 суды, проанализировав положения п. п. 1, 2 ст. 796 ГК РФ и ст.117 КВВТ РФ, пришли к выводу о том, что основанием ответственности перевозчика является вина в случае утраты, недостачи груза, которая предполагается<sup>3</sup>.

По делу А70-531/2014 суды, также проанализировав положения п. 1, 2 ст. 796 ГК РФ и ст. 117 КВВТ РФ, пришли к иным выводам, а именно к тому, что согласно указанным нормам, перевозчик несет ответственность независимо от его вины<sup>4</sup>. При этом по данному делу суды сослались на позицию Президиума ВАС РФ, согласно которой положения п. 1 ст. 796 ГК РФ были расценены на как предусматривающие только одно основание

---

<sup>1</sup> Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 22.08.2019 № 17АП-7296/2019-ГК по делу №А60-73462/2018 // СПС Консультант плюс, 2023.

<sup>2</sup> Гражданское право : учеб. : в 3 т. Т. 2. / Е. Ю. Валявина, И. В. Елисеев [и др.] ; отв. ред. А. П. Сергеев, Ю. К. Толстой. 4-е изд., перераб. и доп. Москва : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005. С. 459.

<sup>3</sup> Постановление ФАС Восточно-Сибирского округа от 19.11.2013 №А58-1951/2013 // СПС Консультант плюс, 2023.

<sup>4</sup> Постановление ФАС Западно-Сибирского округа от 24.10.2014 №А70-531/2014 // СПС Консультант плюс, 2023.



освобождения от ответственности - наличие препятствий вне разумного контроля перевозчика, которые нельзя было предотвратить и, которые не могли быть устранены, т.к. он не мог разумно принять в расчет ожидание этих обстоятельств при заключении договора, а также предотвратить и преодолеть их<sup>1</sup>.

Но, если исходить из последней правовой позиции, то в данном случае представляется очевидным вывод о том, что перевозчик, с учетом приведенных обоснований Президиума ВАС РФ, несет ответственность, если он, действуя разумно, не принял мер, которые как раз и должен был принять для исполнения обязательств по договору. Таким образом, формулируется, по существу вывод о виновной ответственности, поскольку в силу абз. второго п. 1 ст. 401 ГК РФ лицо как раз и является невиновным, если приняло все необходимые меры в целях надлежащего исполнения, какие от него требовались при надлежащей степени заботливости и осмотрительности.

Изложенное свидетельствует о необходимости формулирования в КВВТ РФ четких и однозначных норм об основаниях ответственности буксировщика (а равно и перевозчика), при этом имеется также необходимость в использовании в таких формулировках конкретной терминологии о виновной ответственности, для случаев утраты или повреждения буксируемого объекта, поскольку необходимо избегать неопределенности, которая делает возможным различное толкование нормы. Предлагается изменить п. 1 ст. 117 КВВТ РФ и изложить его в следующей редакции:

«1. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, багажа либо буксировщик - за утрату или повреждение буксируемого объекта с момента приема груза, багажа или буксируемого объекта для перевозки или буксировки (выдачи грузоотправителю, отправителю багажа или отправителю буксируемого

---

<sup>1</sup> Постановление Президиума ВАС РФ от 11.06.2013 № 18359/12 по делу № А40-13030/12-111-119 // Вестник ВАС РФ. 2013. №11.

объекта квитанции, подтверждающей прием груза или багажа для перевозки либо буксируемого объекта для буксировки) и до момента их выдачи грузополучателю (росписи его в дорожной ведомости в получении груза), получателю багажа (росписи его в багажной квитанции) или получателю буксируемого объекта (росписи его в дорожной ведомости в получении буксируемого объекта), *если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза, багажа либо утрата или повреждение буксируемого объекта произошли не по его вине».*

С учетом приведенного обоснования, а также выводов о том, что установление ответственности за нарушения, выражающиеся в несоблюдении срока доставки буксируемого объекта, осуществляемой на внутреннем водном транспорте, в форме исключительной неустойки, ограниченной размером половины от провозной платы, необоснованно приводит к ограничению возможности пострадавшей стороны получить полное возмещение убытков, как это было бы возможно в соответствии с правовым регулированием, предусмотренным ст. 393 Гражданского кодекса РФ, предлагается также изменить п. 1 ст. 116 КВВТ и изложить его в следующей редакции:

*«1. За несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта перевозчик или буксировщик уплачивают по требованию грузополучателя или получателя буксируемого объекта пени в размере девяти процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если они не докажут, что несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта произошло не по их вине».*

*«Кроме того, лицо, право которого нарушено может требовать возмещения убытков, причиненных несоблюдением сроков доставки груза или буксируемого объекта в части непокрытой неустойкой».*

Помимо перечисленных случаев положениями ст. 120 КВВТ РФ предусмотрена ответственность и за иные нарушения обязательств, а абзацем 2 пункта 3 указанной статьи также предусмотрена возможность задержки выдачи доставленного груза при наличии задолженности.

В этой связи М.И. Брагинский справедливо отметил, что не понятны причины, по которым применение указанной нормы ограничено только договором перевозки, а не распространено и на договор буксировки тоже, что являлось бы эффективной мерой по обеспечению платежной дисциплины<sup>1</sup>.

Дискуссионным является вопрос о необходимости соблюдения обязательного досудебного (претензионного) порядка разрешения возникающих из договора буксировки споров.

В случае, если признать соблюдение такой процедуры урегулирования спора обязательной, то выполнение данного условия становится необходимым этапом для последующей реализации права на обращение в суд. Соответствующие нормативные положения содержатся п. 1 ч. 1 ст. 135 ГПК РФ, а также в п. 5 ч. 1 ст. 129 АПК РФ, в силу которых несоблюдение такого порядка является основанием для возвращения или оставления без рассмотрения иска. При этом необходимо отметить, что соблюдение досудебного порядка имеет значение для подачи иска и решения вопроса о его принятии, только в случае, если такой порядок установлен федеральным законом, но не соглашением сторон.

Соответствующие изменения в действующее процессуальное законодательство были внесены Федеральным законом от 28.11.2018 № 451-ФЗ<sup>2</sup>, тогда как ранее действовавшая редакция п. 1 ч. 1 ст. 135 ГПК РФ предусматривала возвращение искового заявления и в случае несоблюдения предусмотренного договором досудебного порядка урегулирования спора, а в силу абз. 2 ст. 222 ГПК РФ в прежней редакции несоблюдение истцом предусмотренного договором досудебного порядка урегулирования спора также являлось основанием для вынесения определения суда об оставлении заявления без рассмотрения.

---

<sup>1</sup> Брагинский, М. И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4 Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 603

<sup>2</sup> Федеральный закон от 28.11.2018 № 451-ФЗ (ред. от 17.10.2019) «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета. 2018. № 272.

Применительно к спорам в арбитражных судах в случае несоблюдения досудебного порядка разрешения спора, если такой порядок предусмотрен договором, у суда не имеется оснований для возвращения иска, но есть предусмотренные ч. 1 ст. 128 АПК РФ основания для оставления иска без движения ввиду подачи иска с нарушением требований, установленных ст. ст. 125 и 126 АПК РФ. ГК РФ не содержит специальных норм о договоре буксировки, в т.ч. и в части применения обязательного досудебного порядка, хотя применительно к перевозке такие нормы в ГК РФ содержатся. Так, в ст. 797 ГК РФ определена обязательность досудебного урегулирования спора по искам, предъявляемым к перевозчику.

КТМ РФ, регулирующий отношения, возникающие из договора буксировки, также не содержит положений об обязательном досудебном урегулировании соответствующих споров ни при морской, ни при портовой буксировке, хотя, например, в силу п. 1 ст. 403 КТМ РФ применительно к перевозке груза в каботаже такие положения имеются.

Высказывалось мнение о том, что в связи с отсутствием в КТМ РФ норм о порядке предъявления претензий в связи с нарушениями при исполнении договора буксировки, по аналогии подлежат применению ст. 402 – 407 КТМ РФ, которые адресованы конкретно сторонам договора морской перевозки груза<sup>1</sup>. Позволим себе не согласиться с указанной точкой зрения, поскольку законодательство в данной части содержит очень конкретную норму о претензиях к перевозчику, не устанавливая претензионного порядка при нарушениях договора буксировки, и отсутствие такого обязательного досудебного порядка, хотя и представляется непоследовательным, но никаким образом не создает препятствия в реализации сторонами договора буксировки их прав, и не является пробелом в регулировании отношений по договору буксировки.

---

<sup>1</sup> Брагинский, М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 604

Приведенная правовая позиция вполне соответствует правовой позиции, а также разъяснениям, которые были даны в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 22.06.2021 № 18, сформулированным так, что досудебный порядок предусмотрен по спорам, которые вытекают из договора перевозки груза морским транспортом, но при этом они не содержат никаких указаний о применении соответствующих положений по аналогии к иным договорам<sup>1</sup>.

В отличие от КТМ РФ, КВВТ РФ предусматривает обязательный досудебный (претензионный) порядок урегулирования возникающих из договоров, в т.ч. договора буксировки, споров (п. 1 ст. 161 КВВТ РФ). Также в главе второй настоящей работы был сформулирован вывод о том, что буксировка возможна и на железнодорожном транспорте, в т.ч. возможна буксировка порожнего грузового вагона. В этой связи также необходимо обратиться к ст. 120 УЖТ РФ, устанавливающей обязанность предъявления претензии до предъявления иска к перевозчику в связи и с осуществлением перевозок порожнего грузового вагона.

При таких обстоятельствах, следует признать, что действующим федеральным законодательством обязательный (претензионный) досудебный порядок урегулирования споров установлен для споров, связанных с исполнением (неисполнением) обязательств по договорам буксировки внутренним водным транспортом, а также и железнодорожным транспортом (хотя и нужно признать, что законодательство именуется перемещение порожнего вагона путем буксировки перевозкой). В рассматриваемом случае, сложно также объяснить причины, лежащие в основании того, что применение обязательного досудебного порядка в КТМ РФ имеет ограничения и распространяется лишь на договор перевозки морским транспортом, а не

---

<sup>1</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22.06.2021 № 18 «О некоторых вопросах досудебного урегулирования споров, рассматриваемых в порядке гражданского и арбитражного судопроизводства» // Российская газета. 2021. № 144.

распространено и на договор буксировки, что способствовало бы в ряде случаев более быстрому восстановлению нарушенных прав.

Как правило, ученые не уделяют много внимания такому договору как договору буксировки, не признавая его в качестве самостоятельного гражданско-правового договора, за исключение сферы морского и внутреннего водного транспорта. Например, Е. Г. Шаблова, выделяя в системе гражданско-правовых договоров группы договоров, в зависимости от правового результата, на достижение которого такие договоры направлены (передача имущества, выполнение работ, оказание услуг, или на передачу интеллектуальных прав, а также на создание объединений). При этом к договорам, которые направлены на оказание услуг, она отнесла договор перевозки и договор транспортной экспедиции<sup>1</sup>, а, кроме того, выделяя группу договоров в сфере транспорта, в среди договоров перевозки груза (пассажира), об организации перевозок грузов, фрахтования (чартер), транспортной экспедиции и других, не упоминает договор буксировки.<sup>2</sup>

Позиция о необходимости выделения в качестве отдельной категории транспортных договоров учеными приводилась неоднократно. К примеру, в учебнике гражданского права под редакцией А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого была выделена глава «Транспортные обязательства», в которой отмечалось, что «транспорт образует самостоятельную сферу экономической деятельности, живущую по особым правилам»<sup>3</sup>. В.В. Долинская отмечает, что транспортные договоры требуют специального субъектного состава, где услугодателем является специализированный предприниматель, действующий на основании лицензии, и к числу транспортных договоров относит не только договоры перевозки (организации перевозок) но и вспомогательные

---

<sup>1</sup> Шаблова, Е. Г., Жевняк О. В. Гражданское право. Гражданско-правовые договоры : учеб. пособие / [под общ. ред. Е. Г. Шабловой] ; М-во образования и науки Рос. Федерации, Урал. федер. ун-т. Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2018. С.18.

<sup>2</sup> Там же. С. 103 – 104.

<sup>3</sup> Гражданское право : учебник : в 3 т. Т. 2. / Е. Ю. Валявина, И. В. Елисеев [и др.] ; отв. ред. А. П. Сергеев, Ю. К. Толстой. 4-е изд., перераб. и доп. Москва : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005. С.432.

транспортные договоры, имеющие своим предметом связанные с перевозкой услуги и обеспечивающие нормальную работу транспорта<sup>1</sup>.

С.Ю. Морозов обращал внимание на то, что хотя «понятие «транспортный договор» прочно вошло в лексику цивилистов, отсутствует единое мнение не только по вопросу о правильности определения данной категории, но и по вопросу правомерности ее существования»<sup>2</sup>, и критикуя позицию В.В. Витрянского о том, что предложенный подход «не вписывается в систему гражданско-правовых договоров, а единственный объединяющий их признак - участие в указанных договорах транспортных организаций - не может служить критерием для выделения соответствующей классификационной группы договоров»<sup>3</sup>, предложил два критерия отнесения договора к категории транспортных: во-первых, субъектный состав договорного правоотношения, а во вторых направленность транспортных договорных обязательств на «реализацию или обеспечение процесса доставки грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения с помощью самоходных транспортных средств»<sup>4</sup>.

В.Н. Гречуха, в свою очередь, критикуя предложенные критерии, и в частности критерий «направленности транспортных договорных обязательств», приводит мнение о том, что согласно данным критериям отсутствует полное совпадение договоров буксировки и договора перевозки ввиду имеющихся отличий в их предметах. При этом автор указывает, что предметом договора буксировки является услуга по перемещению, осуществляемому путем тяги или толкания, плавучих объектов, имеющих свой собственный экипаж. Изложенное служит основанием для выводов о признании договора буксировки самостоятельным гражданско-правовым договором<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Долинская, В. В. Транспортные договоры // Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. № 8. С. 3-8.

<sup>2</sup> Морозов, С. Ю. Система транспортных организационных договоров. Москва : Норма, 2011. С. 42.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Там же.

<sup>5</sup> Гречуха, В. Н. Понятие транспортных договоров и их классификация // Вопросы экономики и права. 2012. № 3. С. 71-75

Признавая правильность обращения внимания на специфику перемещения буксируемого объекта и выводов о наличии оснований для признания договора буксировки самостоятельным гражданско-правовым договором, нельзя не отметить, что изложенное никаким образом не изменяет направленность договора буксировки на реализацию перемещения буксируемого объекта в пункт назначения посредством использования самоходного транспортного средства, и не препятствует отнесению договора буксировки к числу транспортных договоров, а приведенное выше определение транспортных договоров может быть скорректировано добавлением в круг доставляемых объектов и буксируемого объекта. И в этом случае стоит говорить о направленности транспортных договорных обязательств, на реализацию не только процесса доставки грузов, или обеспечение такого процесса, и процесса доставки буксируемых объектов в пункт назначения посредством использования самоходных транспортных средств.

Именно признак перемещения как основной транспортной функции, зачастую правоведами указывается в качестве основного для признания правоотношения транспортным. Например, А.Н. Романович полагает, что этот признак вытекает из сущности и назначения транспорта<sup>1</sup>, а А.И. Хаснутдинов, указывает, что предложенный специальный признак в качестве основного критерия позволяет относить к транспортным правоотношениям все связанные с эксплуатацией транспортных средств обязательства, опосредующие соответствующую деятельность, отмечая также, что использование транспортного средства для достижения не связанных с перемещением целей (гостиница, ресторан), делает эту работу нетранспортной<sup>2</sup>.

В более поздних работах А.И. Хаснутдинов обращал внимание, что «транспортное законодательство не исчерпывается перевозкой, и процесс

---

<sup>1</sup> Романович, А.Н. Транспортные правоотношения. Минск : изд-во «Университетское», 1984. С. 17.

<sup>2</sup> Хаснутдинов, А. И. Понятие транспортного договора // Известия вузов. Правоведение. 1990. № 3. С. 36-37.



транспортировки сопровождается совершением действий, обеспечивающих его начало и завершение, а институт транспортной экспедиции как раз и представляет собой совокупность норм, с помощью которых осуществляется регулирование большинства вспомогательных операций»<sup>1</sup>. При этом, с учетом характера выполняемой функции и места, занимаемому в цепочке соответствующих правоотношений, он ставил рядом с перевозкой и буксировку, справедливо указывая, также, что «выглядит как пробел отсутствие норм о буксировке в Уставе автомобильного транспорта»<sup>2</sup>.

Имеются примеры расширения списка критериев для отнесения договора к числу транспортных. Так, Е.О. Паулова полагает, что для признания договора транспортным необходимо наличие признаков: связанность договора с использованием транспортных средств или с соответствующей инфраструктурой; необходимость договора для деятельности транспорта по перемещению объектов только в рамках транспортного процесса (здесь приводятся примеры использования транспортного средства не в транспортном процессе, как ресторана или музея); минимум одна из сторон должны являться либо транспортной организацией либо индивидуальным предпринимателем<sup>3</sup>.

Что касается последнего признака, то исходя из темы настоящего исследования, полагаем его необязательным применительно к договору буксировки, поскольку таковая возможна и в том случае, если ни одна сторона не является организацией или индивидуальным предпринимателем, а осуществляется, например, с участием двух автомобилей под управлением физических лиц, не являющихся индивидуальными предпринимателями. Относительно первых двух признаков (критериев), признавая правильность соответствующих выводов, тем не менее, можно заметить, что, по существу, речь идет об уже выделенном С.Ю. Морозовым критерию.

---

<sup>1</sup> Хаснутдитнов, А. И. Правоотношения по перевозкам грузов в законодательстве и отечественной доктрине. Особенная часть.: учебное пособие по курсу гражданского права. Иркутск, 2017. С.9.

<sup>2</sup> Там же. С. 9-10.

<sup>3</sup> Паулова, Е. О. Транспортный договор как основание возникновения транспортного обязательства // Транспортное право. 2022. № 4. С. 78.

Полагаем, что договор буксировки должен занять свое место в системе транспортных договоров в качестве самостоятельного гражданско-правового договора, применение которого не ограничивается только морским и внутренним водным транспортом. Недаром, Ю.В. Романец пришел к обоснованным выводам о необходимости создания специального регулирования, отражающего особенности транспортного средства, для всех договоров, в рамках которых осуществляется эксплуатация транспортного средства.<sup>1</sup>

Резюмируя изложенное в настоящем параграфе, очередной раз приходим к выводу о необходимости с учетом специфики отношений, возникающих при буксировке, введения в Гражданском кодексе РФ, норм о договоре буксировки.

Необходимо отметить, что в правовой литературе высказывалось мнение о недостаточности специальных норм, которыми урегулированы отношения, возникающие при буксировке отношения на отдельных видах транспортных средств. В.А. Микрюковым и Г.А. Микрюковой также высказывались и соответствующие предложения о применении правил о буксировке по аналогии, а также в целях выведения регулирования буксировки из регулирования правилами гл. 39 ГК РФ – включении понятия договора буксировки в гл. 40 ГК РФ, что должно способствовать формированию единообразной судебной практики<sup>2</sup>. Но, как нам представляется, приведенные предложения по совершенствованию правового регулирования, не в полной мере учитывают выявленные и обозначенные в настоящей работе особенности договора буксировки и специфику такого процесса перемещения объектов в пространстве. Предлагаемая «половинчатая» генерализация норм о договоре буксировки в ГК РФ не отражает особенности договора буксировки как самостоятельного гражданско-правового института. Именно, выделение

---

<sup>1</sup>Романец, Ю. В. Система договоров в гражданском праве России : автореферат диссертации ... доктора юридических наук. Москва, 2001. С.5-6.

<sup>2</sup> См.: Микрюков, В. А., Микрюкова Г. А. Проблемы договора буксировки // Хозяйство и право. 2018. №6. С. 45.

самостоятельной главы о договоре буксировки в Гражданском кодексе РФ будет являться логичным продолжением обозначенного в настоящей работе (в главе 1) процесса выделения договора буксировки в качестве самостоятельного договора, которое происходило, начиная с первой половины XIX века, и в настоящее время остановилось на закреплении договора буксировки в качестве самостоятельного договора только применительно к водным видам транспорта (в действующих КТМ РФ 1999 года и КВВТ РФ 2001 года).

С учетом изложенного, предлагается дополнить раздел IV части второй ГК РФ главой 40.1 «Буксировка», содержащей ст. 800.1 – 800.7, предполагаемый текст которых приведен в сформулированных во введении к настоящему исследованию выносимых на защиту положениях.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование выявило, что в настоящее время отсутствует комплексный взгляд на договор буксировки как на самостоятельный гражданско-правовой договор, опосредующий перемещение объектов в пространстве не только водным транспортом, но и имеющий значение для других видов транспорта.

В работе предпринята попытка выработки указанного комплексного подхода, выявлены особенности договора буксировки как самостоятельного гражданско-правового договора, опосредующего перемещение материальных объектов в пространстве, проведен анализ в историко-правовом аспекте, на основании которого сделан вывод о необходимости выделения договора буксировки как самостоятельного договора, проведено разграничение договора буксировки с иными гражданско-правовыми договорами. Доказано, что договор буксировки является самостоятельным транспортным договором, имеющим универсальный характер, и доказана необходимость введения норм о договоре буксировки в ГК РФ.

В работе дано определение транспортного средства как предназначенного для перевозки людей, грузов или оборудования самоходного устройства или несамоходного устройства, приводимого в движение с помощью самоходного.

Предложена научно-обоснованная авторская формулировка определения договора буксировки, в которой учитывается специфика способа перемещения объекта (путем тяги или толкания), а также приняты во внимание и присущие перемещаемому объекту свойства – способность плыть, удерживаться в воздухе или катиться.

Обосновано выделение самостоятельной четвертой стадии - стадии сдачи буксируемого объекта, исходя из имеющихся у сторон договора

буксировки обязанностей при сдаче-приемке буксируемого объекта и момента окончания исполнения договора буксировки.

Выделены и научно обоснованы два вида договора буксировки: договор буксировки с экипажем и договор буксировки без экипажа.

Доказано, что, принимая во внимание существенные черты буксировки, отношения сторон, складывающиеся при буксировке автомобильным транспортом, не укладываются в рамки договорной конструкции перевозки груза. С учетом особенностей буксировки как способа перемещения, с учетом ее распространенности на автомобильном транспорте, имеется необходимость выделения соответствующих положений в законодательстве с целью более четкого урегулирования отношений сторон при буксировке, с учетом выделения стадий исполнения буксировки, с соответствующей регламентацией обязанностей сторон, возникающих из договора буксировки, а также с разрешением вопросов ответственности сторон, что, безусловно должно способствовать правопределенности и формированию большей предсказуемости в правоотношениях сторон.

Научно обосновано, что перемещение на автомобильном транспорте одного объекта другим на гибкой или жесткой сцепке с точки зрения квалификации правоотношений сторон следует признать буксировкой, вопрос же о том, является буксировкой или перевозкой перемещение объекта автомобильного транспорта методом частичной погрузки должен решаться в каждом конкретном случае с учетом участия владельца перемещаемого объекта в исполнении такого перемещения, в частности, на стадии предоставления объекта и стадии осуществления перемещения.

Также доказано, что грузовой порожний вагон, а также и недействующий локомотив, как и иные обладающие необходимыми свойствами объекты способен к перемещению под воздействием буксирующего объекта.

Доказано, что буксировка воздушных судов возможна, и учитывая специфику, присущую как объекту буксировки, так и самому процессу

перемещения, который возможен с использованием в качестве буксира как воздушного судна, так и средств наземного транспорта.

На основании анализа правоотношений, складывающихся при причинении вреда сторонам договора буксировки или третьи лицам, доказано, что стороны договора буксировки несут ответственность (перед друг другом), возникающую из договора буксировки, в т.ч. в случае причинения вреда имуществу друг друга. В том, что касается причинения вреда иным лицам, необходимо руководствоваться соответствующими нормами, содержащимися в ГК РФ, КВВТ РФ или КТМ РФ, и учитывать положения п. 3 ст. 308 ГК РФ о том, что обязательство для лиц, не являющихся его сторонами, не создает обязанностей.

Изучен вопрос о конкуренции оснований требований о возмещении ущерба, причиненного в процессе буксировки и обоснованы выводы о том, что действующее законодательство не предполагает возможность конкуренции исков, соответственно имеется необходимость четкого различения договорного и деликтного права, нормы которого применяются при разрешении конкретного спора, и, если вред причиняется неисполнением (ненадлежащим исполнением) обязательств из договора буксировки, выбор необходимо сделать в пользу применения норм о договорной ответственности, при этом не забывая о предусмотренных законом исключениях для соответствующих случаев, в частности, для лиц, которые являются потребителями и приобретают услугу исключительно в потребительских целях, с учетом абз. 2 ст. 1095 ГК РФ.

Также обоснована правая позиция, согласно которой в случае, если потребители или их имущество не находились на соответствующем буксируемом или буксирующем объекте, применению подлежат положения пункта 3 статьи 1079 Гражданского кодекса РФ, согласно которым владельцы соответствующих источников повышенной опасности должны нести ответственность в солидарном порядке при причинении вреда вследствие взаимодействия этих источников.

В работе обоснована необходимость распространения обязательного досудебного порядка урегулирования на договор буксировки в целом, что способствовало бы в ряде случаев более быстрому восстановлению нарушенных прав.

По результатам исследования на основе сделанных выводов:

- Сформулированы предложения по дополнению раздел IV части второй ГК РФ главой 40.1 «Буксировка», содержащую статьи 800.1 – 800.7 с общими положениями о буксировке, определением договора буксировке, нормами о правах и обязанностях сторон, ответственности при буксировке.

- Предложено внести в КТМ РФ четкие и однозначные нормы о виновной ответственности при формулировании оснований ответственности буксировщика за повреждение (утрату) буксируемого объекта, во избежание неопределенности, связанной с возможным различным толкованием нормы, изменив п. 1 ст. 117 КВВТ РФ, а также п. 1 ст. 116 КВВТ РФ.

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

Конституция РФ	- Конституция Российской Федерации.
ГК РФ	- Гражданский кодекс Российской Федерации.
УЖТ РФ	- Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации.
КВВТ РФ	- Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации.
КТМ РФ	- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.
УАТ РФ	- Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации.
ВК РФ	- Воздушный кодекс Российской Федерации.
КоАП РФ	- Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях
ГПК РФ	- Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации
УК РФ	- Уголовный кодекс Российской Федерации
ФЗ «Об обязательных требованиях»	- Федеральный закон «Об обязательных требованиях в Российской Федерации»
ФЗ «О лицензировании»	- Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности»
ФЗ «О ж/д транспорте»	- Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»
ФЗ «О транспортной безопасности»	- Федеральный закон «О транспортной безопасности»
ФЗ «Об ОСАГО»	- Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»



## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

### Нормативные акты Российской Федерации

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портале правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 06.10.2022.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства РФ. - 1994. - № 32. - Ст. 3301 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 24.07.2023.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 5. - Ст. 410 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru> - 13.06.2023.
4. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. - 2003. - № 2. - Ст. 170 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.10.2023.
5. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. - 2007. - № 46. - Ст. 5555 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.10.2023.
6. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. - 2001. - № 11. - Ст. 1001 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.10.2023.

7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. - 1999. - № 18. - Ст. 2207 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.10.2023.
8. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 04.08.2023) // Собрание законодательства РФ. -1997. - № 12. - Ст. 1383 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 18.03.2023.
9. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ. - 2002. - № 1 (ч. 1). - Ст. 1 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 25.12.2023.
10. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 25. - Ст. 2954 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.12.2023.
11. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 N 138-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ. - 2002. - № 46. - Ст. 4532 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 25.12.2023.
12. Федеральный закон «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» от 31.07.2020 № 247-ФЗ (ред. от 24.09.2022) // Собрание законодательства РФ. - 2020. - № 31 (часть I). - Ст. 5006 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 24.09.2022.
13. Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 04.08.2023) // Собрание законодательства РФ. - 2011. - № 19. - Ст. 2716 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 10.07.2023.
14. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства РФ. - 2007. - № 7.

- Ст. 837 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 24.07.2023.
15. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 N 17-ФЗ (ред. от 13.06.2023) // Собрание законодательства РФ. - 2003. - № 2. - Ст. 169 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 13.06.2023.
  16. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 N 40-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ. - 2002. - № 18. - Ст. 1720 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 25.12.2023.
  17. Федеральный закон «О государственном регулировании развития авиации» от 08.01.1998 № 10-ФЗ (ред. от 15.10.2020) // Собрание законодательства РФ. -1998. - № 2. - Ст. 226 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 15.10.2020.
  18. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ. - 1995. - № 50. - Ст. 4873 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 25.12.2023.
  19. Постановление Правительства РФ от 21.07.2021 N 1243 (ред. от 03.10.2022) «О лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов и деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» // Собрание законодательства РФ. - 2021. - № 31. - Ст. 5910 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 04.10.2022.
  20. Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 (ред. от 30.12.2022) «Об утверждении Правил перевозки грузов автомобильным

транспортом и о внесении изменений в п. 2.1.1 Правил дорожного движения // Собрание законодательства РФ. - 2020. - № 52 (Часть II). - Ст. 8877; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.12.2022.

21. Постановление Правительства РФ от 26.10.2020 г. N 1742 (ред. от 26.02.2022) «О признании утратившими силу актов и отдельных положений актов Правительства Российской Федерации, об отмене некоторых актов и отдельных положений актов федеральных органов исполнительной власти, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении федерального государственного транспортного надзора, федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности, а также обязательные требования в области технического осмотра транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. - 2020. - № 44. - Ст. 6999 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 28.02.2022.
22. Постановление Правительства РФ «О Правилах дорожного движения» от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 02.06.2023) (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. - 1993. - № 47. - Ст. 4531 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 02.06.2023.
23. Распоряжение ОАО «РЖД» от 22.09.2022 № 2439/р «Об утверждении Положения о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» // СПС «Консультант Плюс» .
24. Приказ Министерства транспорта РФ «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением» от 04.03.2019 № 70 (Зарегистрировано в Минюсте России 17.04.2019 N 54411) //

Официальный интернет-портал правовой информации  
<http://www.pravo.gov.ru>, 18.04.2019.

25. Приказ Минспорта России «Об утверждении правил вида спорта воздухоплавательный спорт» от 05.03.2018 № 200 // СПС КонсультантПлюс.
26. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении Правил приемки грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом» от 07.12.2016 № 374 (Зарегистрировано в Минюсте России 21.03.2017 № 46054) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 22.03.2017.
27. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении Перечня критериев технически и технологических возможностей осуществления перевозок, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования основанием отказа в согласовании запроса на перевозку порожнего грузового вагона, порожних грузовых вагонов» от 07 июля 2015 № 214 (Зарегистрировано в Минюсте России 13.08.2015 № 38520) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 2015. - № 43.
28. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» от 23.06.2022 № 250 (Зарегистрировано в Минюсте России 20.07.2022 № 69324) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 20.07.2022.
29. Приказ Министерства транспорта России от 16.05.2022 № 179 «Об утверждении Правил буксировки» (Зарегистрировано в Минюсте России 31.05.2022 № 68645) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.05.2022.

30. Приказ Минтранса России от 28.08.2020 № 339 «Об утверждении Правил буксировки судов и плавучих объектов на внутреннем водном транспорте» (Зарегистрировано в Минюсте России 21.07.2021 № 64328) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 21.07.2021
31. Приказ Минтранса России от 04.03.2013 № 62 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Ростов-на-Дону» (Зарегистрировано в Минюсте России 11.04.2013 № 28101) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 2013. - № 22.
32. Приказ Минтранса России от 02.07.2013 № 229 (ред. от 04.04.2017) «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Владивосток» (Зарегистрировано в Минюсте России 22.07.2013 № 29114) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 2013. - № 37; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 28.04.2017.
33. Приказ Минтранса России от 25.12.2012 № 447 (ред. от 15.01.2018) «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Шахтерск» (Зарегистрировано в Минюсте России 15.02.2013 № 27114) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 2013. - №17; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 09.02.2018.
34. Приказ Минтранса России от 15.04.2013 № 122 (ред. от 19.05.2023) «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Зарубино» (Зарегистрировано в Минюсте России 21.05.2013 № 28455) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 2013. - № 25 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 20.06.2023.
35. Приказ Минтранса России от 07.11.2013 № 344 (ред. от 23.04.2019) «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Ольга»

- (Зарегистрировано в Минюсте России 11.12.2013 № 30585) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. -2014. - №1; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 24.05.2019.
36. Приказ Минтранса России от 23.10.2017 № 459 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Анадырь» (Зарегистрировано в Минюсте России 15.11.2017 № 48904) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 16.11.2017.
37. Приказ Минтранса России от 21.08.2012 № 324 (ред. от 30.03.2016) «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Ейск» (Зарегистрировано в Минюсте России 31.08.2012 № 25347) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 2012. - №51; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 26.05.2016.
38. Приказ Минтранса России от 08.08.2012 № 290 (ред. от 17.05.2022) «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Дудинка» (Зарегистрировано в Минюсте России 31.08.2012 № 25336) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 2012. - №51; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 02.06.2022.
39. Приказ Минтранса России от 13.12.2012 № 430 (ред. от 09.01.2019) «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Азов» (Зарегистрировано в Минюсте России 18.01.2013 № 26584) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 2013. - №15 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 17.05.2019.
40. Приказ Минтранса России от 25.11.2013 № 361 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Махачкала» (Зарегистрировано в Минюсте России 11.12.2013 № 30590) // Бюллетень

нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 2014.  
- № 1.

41. Приказ Минтранса России от 19.12.2016 № 388 (ред. от 16.03.2023) «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» (Зарегистрировано в Минюсте России 03.03.2017 № 45829) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 03.03.2017; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 13.04.2023.
42. Приказ Минтранса России от 24.01.2017 № 26 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Севастополь» (Зарегистрировано в Минюсте России 17.02.2017 № 45696) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 20.02.2017.
43. Приказ Минтранса России от 21.10.2015 № 313 (ред. от 16.03.2018) «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Керчь» (Зарегистрировано в Минюсте России 27.10.2015 № 39490) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 30.10.2015; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 09.04.2018.
44. Приказ Минтранса России от 13.12.2012 № 431 (ред. от 30.05.2016) «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Ванино» (Зарегистрировано в Минюсте России 25.01.2013 № 26712) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти", № 15, 15.04.2013; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 27.06.2016.
45. Приказ Минтранса России от 05.06.2023 № 201 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Невельск» (Зарегистрировано в Минюсте России 14.08.2023 № 74790) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 15.08.2023 (вступает в силу с 01.03.2024).



46. Приказ Минтранса России от 28.05.2013 № 189 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Корсаков» (Зарегистрировано в Минюсте России 14.06.2013 № 28800) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 2013. - № 32.
47. Приказ Минтранса России от 13.10.2015 № 298 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Певек» (Зарегистрировано в Минюсте России 16.11.2015 № 39712) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 18.11.2015.
48. Приказ Росстата от 23.05.2016 № 244 (ред. от 03.07.2017) «Об утверждении собирательных классификационных группировок «Платные услуги населению» на основе Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД2) ОК 029-2014 (КДЕС Ред. 2) и «Платные услуги населению» на основе Общероссийского классификатора продукции по видам экономической деятельности (ОКПД2) ОК 034-2014 (КПЕС 2008)» (Зарегистрировано в Минюсте России 15.06.2016 № 42540) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 17.06.2016; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 31.07.2017.
49. Приказ Росстата от 20.12.2023 № 668 «Об утверждении Официальной статистической методологии формирования официальной статистической информации об объеме платных услуг населению» // СПС КонсультантПлюс.
50. ОК 034-2014 (КПЕС 2008). «Общероссийский классификатор продукции по видам экономической деятельности» (утв. Приказом Росстандарта от 31.01.2014 № 14-ст) (ред. от 15.12.2023) // СПС КонсультантПлюс, 2023.
51. Письмо Федеральной службы морского флота России от 08.07.1996 № МФ-35/1921 // СПС Консультант Плюс, 2023.

### **Стратегии и другие документы программного характера**

52. Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 (ред. от 27.02.2023) «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года // Собрание законодательства РФ. - 2020. - № 44. - Ст. 6970 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 27.02.2023.
53. Постановление Правительства РФ «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» от 20.12.2017 № 1596 (ред. от 27.12.2023) // Собрание законодательства РФ. - 2018. - № 1 (Часть II). - Ст. 340 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 02.01.2024.
54. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. - 2021. - № 50 (часть IV). - Ст. 8613.

### **Международные нормативно-правовые акты**

55. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // Собрание законодательства РФ. - 2017. - № 37.
56. Конвенция «О договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)» (Заключена в г. Женеве 19.05.1956) (Вступила в силу для СССР 01.12.1983) (с изм. от 05.07.1978) // СПС КонсультантПлюс, 2023.
57. Конвенция «О дорожном движении» (Заключена в г. Вене 08.11.1968) // Ведомости ВС СССР. - 1974. - № 20. - Ст. 305.
58. Конвенция «О международной гражданской авиации» (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // СПС КонсультантПлюс, 2023.

59. Имплементационный регламент N 923/2012 Европейской комиссии «Об установлении общих правил полетов и условий эксплуатации относительно аэронавигационных услуг и процедур, а также об изменении Имплементационного Регламента (ЕС) 1035/2011 и Регламентов (ЕС) 1265/2007, (ЕС) 1794/2006, (ЕС) 730/2006, (ЕС) 1033/2006 и (ЕС) 255/2010» // СПС Консультант Плюс.
60. Руководство по европейскому антидискриминационному праву/Агентство Европейского Союза по защите основных прав ; Совет Европы; Европейский Суд по правам человека. – Тверь : ООО «ИПК Парето-Принт», 2014. - 282 с.
61. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики «О международном автомобильном сообщении» (Заключено в г. Пекине 08.06.2018) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 17.09.2018.
62. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Кипр «О международном автомобильном сообщении» (Заключено в г. Москве 24.10.2017) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 22.11.2018.
63. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Молдова «О международном автомобильном сообщении» (Заключено в г. Лейпциге 31.05.2017) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 14.08.2017.
64. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Корейской Народно-Демократической Республики о международном автомобильном сообщении (Заключено в г. Москве 14.04.2015) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 25.11.2015.

65. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Иорданского Хашимитского Королевства «О международном автомобильном сообщении» (Заключено в г. Москве 13.11.2014) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 25.03.2015.
66. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Федеральным Советом Швейцарской Конфедерации «О международном автомобильном сообщении» (Заключено в г. Москве 20.10.2014) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 26.02.2015.

### **Нормативно-правовые акты, утратившие силу**

67. Декрет ВЦИК от 30.11.1918 «О Народном Суде Российской Социалистической Федеративной Советской Республики (Положение)» // СУ РСФСР. - 1918. - № 85. - Ст. 889.
68. Декрет СНК РСФСР от 24.11.1917 «О суде» // СУ РСФСР. - 1917. - № 4. - Ст. 50.
69. Декрет ВЦИК от 07.03.1918 № 2 «О суде» // СУ РСФСР. - 1918. - № 26. - Ст. 420.
70. Декрет СНК РСФСР от 13.07.1918 № 3 «О суде» // СУ РСФСР. - 1918. - № 52. - Ст. 589.
71. Постановление ВЦИК от 11.11.1922 (ред. от 01.02.1949) «О введении в действие Гражданского кодекса Р.С.Ф.С.Р.» (вместе с "Гражданским кодексом Р.С.Ф.С.Р.") // СУ РСФСР. - 1922. - № 71. - Ст. 904.
72. Постановление СНК СССР от 24.10.1930 № 5746 «Устав внутреннего водного транспорта» (вместе с «Уставом Всесоюзного объединения речного транспорта») // СЗ СССР. - 1930. - № 55. - Ст. 582.
73. Гражданский кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 11.06.1964) (ред. от 26.11.2001) // Ведомости ВС РСФСР. -1964. - № 24. - Ст. 407.

74. Указ Президиума ВС СССР от 17.09.1968 № 3095-VII «Об утверждении Кодекса торгового мореплавания Союза ССР» (вместе с Кодексом) // Ведомости ВС СССР. - 1968. - № 39. - Ст. 351.
75. «Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР» (утв. Постановлением Совмина СССР от 15.10.1955 № 1801) (ред. от 05.01.1988, с изм. от 28.04.1995) // Свод законов СССР. - 1955. - Т. 8. - Ст. 199.
76. «Кодекс торгового мореплавания Союза ССР» (утв. Постановлением ЦИК СССР, СНК СССР от 14.06.1929) (ред. от 31.05.1931) // СЗ СССР. - 1929. - № 41. - Ст. 366.
77. Положение о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО «РЖД», утв. распоряжением ОАО «РЖД» № от 26 августа 2011 г. №1873р // СПС Консультант Плюс .
78. Постановление Правительства РФ «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте» от 6 марта 2012 г. № 193 (ред. от 10.08.2016) // Собрание законодательства РФ. - 2012. - № 12. - Ст. 1416 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 16.08.2016.
79. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» от 21.12.2010 № 286 (ред. от 25.12.2018) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 2011. - №12 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> - 15.07.2019.
80. Прейскурант № 14-01. Тарифы на перевозки грузов и буксировку плотов речным транспортом. Тарифное руководство № 1-Р (утв. Постановлением Госкомцен СССР от 27.03.1989 № 273). – Москва : Прейскурантиздат, 1989.

## Проекты нормативно-правовых актов

81. Проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 21 июля 2021 г. № 1243 «О лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов и деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)». – Текст : электронный // Федеральный портал проектов НПА : [сайт]. – URL : <https://regulation.gov.ru/Projects/List#search=02/07/08-21/00119410&npr=119410> (Дата обращения : 22.12.2023).
82. Проект Приказа Минтранса России «Об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к летной годности пилотируемых свободных аэростатов. Часть 31» (по состоянию на 18.01.2022) (подготовлен Минтрансом России, ID проекта 02/08/01-22/00124202). – Текст : электронный // Федеральный портал проектов НПА : [сайт]. - URL: <https://regulation.gov.ru/> (Дата обращения : 22.12.2023).

## Источники, архивные материалы

83. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Второе. Том XLIV. Отделение 2. 1869 г. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1873. - 523 с.
84. Русская правда в четырех редакциях: По спискам Археографическому, Троицкому и князя Оболенского: С дополнениями и вариантами из других списков / Издал В. Сергеевич, почетный член Исторического

- Общества Нестора летописца. – Санкт-Петербург : Типография М.М. Стасюлевича, 1904. – 51 с.
85. Свод законов Российской Империи. Полный текст всех 16 томов, согласованный с последними продолжениями, постановлениями : в 5-ти книгах / Составители: Н.П. Балканов, С.С. Войт и В.Э. Герценберг ; под ред. и с примечаниями И.Д. Мордухай-Болтовского. - Издание неофициальное. – Санкт-Петербург : Русское Книжное Товарищество «Деятель», 1912. - 2013. – Текст : электронный // СПС КонсультантПлюс : [сайт]. – URL : [https://www.consultant.ru/edu/student/download\\_books/book/svod\\_zakonov\\_rossijskoj\\_imperii\\_tom\\_i/](https://www.consultant.ru/edu/student/download_books/book/svod_zakonov_rossijskoj_imperii_tom_i/) (Дата обращения 22.06.2023).
86. Гражданское уложение : проект Высочайше учрежденной Редакционной Коммисии по по составлению Гражданскаго Уложения. С объяснениями. – Санкт-Петербург : Гос. тип., 1899-1903. – Текст : электронный // Закон.ру : [сайт]. – URL : [https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe\\_izdanie\\_proekta\\_grazhdanskogo\\_ulozheniya\\_rossijskoj\\_imperii\\_s\\_motivami\\_r\\_azrabotchikov](https://zakon.ru/blog/2015/9/10/12tomnoe_izdanie_proekta_grazhdanskogo_ulozheniya_rossijskoj_imperii_s_motivami_r_azrabotchikov) (Дата обращения 22.06.2023).
87. Постановление Министерства Путей Сообщения 16 июля 1879 года «Об утверждении Правил буксирования судов и гонок и сплава гонок по р.Неве между городом Шлиссельбургом и Рожовскою пристанью в С.-Петербурге» // Полное собрание законовъ Российской Империи. - Томъ LIV. Отделение второе. – 1879 – 18.02.1880 гг. – Санкт-Петербургъ : Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1881. – С. 35. – Текст : электронный // Руниверс : [сайт]. - URL : <https://runivers.ru/lib/book3136/9985/> (Дата обращения 22.06.2023).
88. Постановление Комитета Министров от 10 октября 1878 г. за № 1507, Высочайше утвержденного 26 октября 1878 г. и объявленного в приказ Управляющего Морским Министерством от 6 декабря 1878 г. за № 139, Главным Командиром Кронштадского порта утверждены Правила о стоянке и плавании судов в гаванях и на и рейдах Кронштадтского порта

// Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. - 1879. - №92. - С. 1053 – 1068. - URL : <https://elib.uraic.ru/>. – Текст : электронный.

89. Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. – 1879. Второе полугодие. – № 092. – Ст. 525-533.

### **Книги (учебники, учебные пособия, монографии, сборники)**

90. Аллахвердов, М. А. Правовое регулирование договора буксировки по внутренним водным путям СССР / М. А. Аллахвердов. – Москва : Транспорт, 1973. – 81 с.
91. Аллахвердов, М. А. Договоры о перевозках грузов / М. А. Аллахвердов, Г.П. Савичев. – Москва : Юридическая литература, 1967. – 184 с.
92. Ананьева, А. А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: монография / А. А. Ананьева. – Саратов : Ай Пи Эр Медиа, 2014. – 112 с.
93. Ананьева, А. А. Система нормативных юридических конструкций гражданско-правовых договоров оперативного управления транспортной деятельностью / А. А. Ананьева. – Саратов : Наука, 2015. – 399 с.
94. Брагинский, М. И. Договорное право: общие положения / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – 4-е изд. - Москва : Статут, 2020. - 847 с. - (Золотой фонд издательства «Статут»). - ISBN 978-5-8354-1666-0. – Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/catalog/product/1225764> (Дата обращения: 03.06.2023).
95. Брагинский, М. И. Договорное право. Книга 3. Договоры о выполнении работ и оказании услуг / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. - 2-е изд., стер. – Москва : Статут, 2011. – 1055 с.
96. Брагинский, М. И. Договорное право. Книга 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта



- / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский - 5 изд., стер. – Москва : Статут, 2011. – 910 с.
97. Кейлин, А. Д. Советское морское право / А. Д. Кейлин. – Москва : Государственное издательство водного транспорта, 1954. – 396 с.
98. Маковский, А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов / А. Л. Маковский. – Москва : Морской транспорт, 1961. – 314 с.
99. Мейер, Д. И. Русское гражданское право / Чтения Д.И. Мейера, изданные по запискам слушателей; под ред. А. Вицына. – 3-е издание, исправленное согласно определениям новейшего законодательства. – Санкт-Петербург : Издание Николая Тиблена, 1864. – 789 с.
100. Морозов, С. Ю. Система транспортных организационных договоров / С. Ю. Морозов – Москва : Норма, 2011. - 352 с.
101. Новицкий, И. Б. История советского гражданского права / И. Б. Новицкий. Москва : Государственное издательство юридической литературы, 1957. – 327 с.
102. Новицкий, И. Б. Общее учение об обязательстве / И. Б. Новицкий, Л.А. Лунц. – Москва : Государственное издательство юридической литературы, 1950. – 416 с.
103. Петров, М. К. Правовые вопросы буксировки / М. К. Петров. – Москва : Государственное издательство водного транспорта, 1954. – 151 с.
104. Победоносцев, К. П. Курс гражданского права. Третья часть: Договоры и обязательства / Сочинение К. Победоносцева, почетного члена университетов Московского, С.-Петербургского и Казанского. – Санкт-Петербург : Типография Министерства путей сообщения (А. Бенке), 1880. – 629 с.
105. Рабинович, И. М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров / И. М. Рабинович. – Санкт-Петербург, 1898. – 592 с.

106. Романец, Ю. В. Система договоров в гражданском праве России: монография / Ю. В. Романец. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва : Норма, Инфра-М, 2015. – 495 с.
107. Романович, А. Н. Транспортные правоотношения / А. Н. Романович. – Минск : изд-во «Университетское», 1984. – 126 с.
108. Тарасов, М. А. Договор перевозки по внутренним водным путям сообщения Союза ССР / М. А. Тарасов. – Москва : Речиздат, 1946. – 94 с.
109. Тарасов, М. А. Договор перевозки грузов по советскому праву / М. А. Тарасов – Москва : Водтрансиздат, 1954. - 179 с.
110. Халфина, Р. О. Учение о гражданском правоотношении / Р. О. Халфина. – Москва : Юридическая литература, 1974. – 351 с.
111. Цитович, П. П. Очерк основных понятий торгового права / Орд. професс. Императорского Университета Св. Владимира П. Цитовича. – Киев : Типография И.Н. Кушнерева и К<sup>о</sup>, 1886. – 248 с.
112. Яичков, К. К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву / К. К. Яичков – Москва : Изд-во Акад. наук СССР, 1958. – 289 с.

#### **Учебники, учебные и учебно-методические пособия**

113. Актуальные проблемы транспортного права: учебник / под ред. А.В. Габова, С. Ю. Морозова. – Москва : Проспект, 2023. – 640 с.
114. Алексеев, С.С. Общая теория права: учебник / С. С. Алексеев. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Проспект, 2009. – 576 с.
115. Баранец, Н. Г. Философия науки : учебник для аспирантов / Н. Г. Баранец. – Ульяновск : издатель Качалин А.В., 2013. – 318 с.
116. Гражданское право : учебник : в 2 томах. Том 1 / под ред. Б. М. Гонгало. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва : Статут, 2021. – 614 с.
117. Гражданское право : учебник : в 2 томах. Том 2 / под ред. Б. М. Гонгало. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва : Статут, 2021. – 602 с.
118. Гражданское право: В 4 т. Том 3: Обязательственное право: учеб. для студентов вузов, обучающихся по направлению 521400

- «Юриспруденция» и по специальности 021100 «Юриспруденция» / [Витрянский В.В. и др.]; отв. ред. Е.А. Суханов. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва : ВолтерсКлувер, 2005. – 800 с.
119. Гражданское право : учеб. в 3 т. Т. 2 / Е. Ю. Валявина, И. В. Елисеев [и др.] ; отв. ред. А. П. Сергеев, Ю. К. Толстой. 4-е изд., перераб. и доп. – Москва : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005. - 848 с.
120. Гречуха, В. Н. Транспортное право России : учебник для магистров / В. Н. Гречуха. – Москва : Издательство Юрайт, 2015. – 583 с.
121. Даль, В. И. Толковый словарь русского языка: иллюстрированное издание / В. И. Даль – Москва : Эксмо, 2018. – 896 с.
122. Джавад, Ю. Х. Морское право : учебник для вузов М-ва мор. флота / Ю. Х. Джавад, А. К. Жудро, П. Д. Самойлович ; под ред. А. К. Жудро. – Москва : Транспорт, 1964. – 318 с.
123. Егиазаров, В. А. Транспортное право : учебник / В. А. Егиазаров. - 8-е изд., доп. и перераб. – Москва : Юстицинформ, 2015. – 404 с.
124. Егиазаров, В. А. Транспортное право : учебное пособие / В. А. Егиазаров. – Москва : Юрид. лит., 1999. – 272 с.
125. Ефимов, В. В. Конструкция и прочность самолета : учебное пособие / В. В. Ефимов, К.О. Чернигин. – Москва : МГТУ ГА, 2016. - Часть I.– 56 с.
126. Егер, С. М. Основы авиационной техники : учебник / С. М. Егер, А. М. Матвеев, И. А. Шаталов. – Москва : Изд-во МАИ, 1999. - 576 с.
127. Иоффе, О. С. Обязательственное право / О. С. Йоффе. – Москва : «Юрид. лит. », 1975. - 880 с.
128. История транспорта России (IX – начало XX в.) : курс лекций под общ ред. О.В. Шестаковой. - 2-е изд., доп. – Екатеринбург : УрГУПС, 2010. - 172 с.
129. История отечественного государства и права : учебник / отв. ред. И. А. Исаев. – Москва : Проспект, 2012. – 432 с.

130. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть вторая (постатейный) : [Е. Н. Абрамова и др.] ; под ред. А.П. Сергеева. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва : Проспект, 2017. – 975 с.
131. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндреса – Москва : Юридическая фирма «Контракт», 1998. – 304 с.
132. Комментарий к уставу железных дорог СССР / под ред. Г.Б. Астановского. – Москва : Юридическая литература, 1971. – 320 с.
133. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный) / И.И. Барина, Л.М. Егоров, Г.Г. Иванов и др.; под ред. Г.Г. Иванова. – Москва : Спарк, 2000. – 734 с.
134. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ / Т. А. Диканова, А. Н. Жеребцов, А. И. Бондарев [и др.]. – Москва : СПС "Гарант", 2019. – 639 с.
135. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации" : постатейный / А. С. Алихаджиева, Е. В. Артемьев, О.В. Куликов, И. В. Свечникова : Подготовлен для системы КонсультантПлюс // СПС КонсультантПлюс, 2012.
136. Котухов С.А. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 года № 24-ФЗ (постатейный) / под ред. А.Н. Кайль : Подготовлен для системы КонсультантПлюс // СПС КонсультантПлюс. 2009.
137. Котухов, С. А. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ : постатейный / С. А. Котухов, Т. А. Бирюкова, Е. А. Бевзюк ; под ред. С. Ю. Морозова : Подготовлен для системы КонсультантПлюс // СПС КонсультантПлюс, 2015.
138. Кириченко, О. В. Воздушное право : учебно-методическое пособие / О.В. Кириченко, Л.П. Кириченко. – Москва : Юстицинформ, 2019. – 468 с.

139. Луценко, П. А. Транспортное право : учебное пособие / П.А. Луценко – Воронеж: ФГБОУ ВО Воронежский ГАУ, 2015. – 139 с.
140. Мешера, В. Ф. Морское право. Выпуск VI: Правовые условия морской буксировки / В.Ф. Мешера. – Москва : Морской транспорт, 1963. – 24 с.
141. Морозов, С. Ю. Транспортное право: учебник для академического бакалавриата / С. Ю. Морозов. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2018. – 257 с.
142. Морозов, С. Ю. Железнодорожное право : учебник для магистратуры / С. Ю. Морозов, Т. С. Нагорная. – Ульяновск : УлГУ, 2019. – 243 с.
143. Новицкий, И. Б. Римское право : учебник для вузов / И. Б. Новицкий. — Москва : ИКД ЗЕРЦАЛО-М, 2003 – 256 с.
144. Опыты цивилистического исследования: сборник статей / И.И. Акимова, В.А. Волгина, А.А. Громов и др.; рук. авт. кол. и отв. ред. А.М. Ширвиндт, Н.Б. Щербаков. Москва: Статут, 2019. - Вып. 3: специальный выпуск к юбилею профессора Евгения Алексеевича Суханова. - 376 с.
145. Попондопуло, В. Ф. Коммерческое (предпринимательское) право : учебник / В. Ф. Попондопуло. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Норма, 2008 – 800 с.
146. Пьянкова, А. Ф. Гражданское право: общие положения о договоре : учебное пособие / А. Ф. Пьянкова ; Пермский государственный национальный исследовательский университет. – Пермь, 2020. – 180 с.
147. Российское гражданское право : учебник: в 2 т. Т. II: Обязательственное право / отв. ред. Е.А. Суханов. – 2-е изд., стереотип. – Москва : Статут, 2011. – 1208 с.
148. Российское законодательство X – XX веков : в девяти томах. Том 2: Законодательство периода образования и укрепления Русского централизованного государства / под общей ред. О.И. Чистякова ; Отв. ред. тома А.Д. Горский. – Москва: Юридическая литература, 1985.– 520 с.

149. Симоненко, А. М. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный) / А. М. Симоненко : Подготовлен для системы КонсультантПлюс // СПС КонсультантПлюс, 2008.
150. Скаридов, А. С. Морское право : учебник для магистров / А. С. Скаридов. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2014. – 647 с. – Серия : Магистр.
151. Соборное уложение царя Алексея Михайловича 1649 года / [Текст ред. проф. М.К. Любавским]. – Москва : Издание историко-филологического факультета Императорского Московского университета, 1907. – 196 с.
152. Толковый словарь русского языка: иллюстрированное издание / С.И. Ожегов; под ред. проф. Л.И.Скворцова. - 27-е изд., испр. – Москва : Издательство АСТ: Мир и Образование, 2018. – 1360 с.
153. Толстая, А. И. История государства и права России : учебник для вузов / А. И. Толстая .— 3-е изд., стер. — Москва : Юстицинформ, 2010. – 321 с.
154. Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. — Москва : Юридический институт МИИТа, 2017. – 259 с.
155. Хаснутдитнов, А. И. Правоотношения по перевозкам грузов в законодательстве и отечественной доктрине : учебное пособие по курсу гражданского права, особенная часть / А. И. Хаснутдитнов. – Иркутск, 2017. - 131 с.
156. Шаблова, Е. Г. Гражданское право. Гражданско-правовые договоры: учеб. пособие / Е. Г. Шаблова, О. В. Жевняк ; [под общ. ред. Е. Г. Шабловой]; М-во образования и науки Рос. Федерации, Урал. федер. ун-т. – Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2018. – 174 с.
157. Шершеневич, Г.Ф. Учебник торгового права / Проф. Г.Ф. Шершеневич. – Издание девятое (второе посмертное). – Москва : Московское научное издательство, 1919. – 373 с.

**Статьи из периодической печати и сборников**

158. Агарков, М. М. Юридическая природа железнодорожной перевозки / М. М. Агарков // Право и жизнь. - 1922. - № 3. - С. 17-18.
159. Алексеев, И. В. Юридическая природа договора буксировки в советском морском и внутренневодном праве / И. В. Алексеев // Ученые записки. - Пермь: Изд-во Перм. ун-та, 1961. - Т. 19, Вып. 4. - С. 36-49.
160. Александров-Дольник, М. К. Содержание договора грузовой перевозки / М.К. Александров-Дольник // Советское государство и право. - 1954. - № 4. - С. 102-107.
161. Ананьева, А. А. О роли специальных договорных конструкций в формировании транспортного законодательства / А. А. Ананьева // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. - 2016. - №2. - С. 96-104.
162. Ананьева, А. А. Доставка порожних вагонов: выбор надлежащей юридической конструкции договора / А. А. Ананьева // Ученые записки Казанского университета. Серия Гуманитарные науки. - 2017. - Т.159, Кн.2. - С.467-468.
163. Андреев, В. К. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в современных условиях / В. К. Андреев // Журнал предпринимательского и корпоративного права. - 2017. - № 2. - С. 45-48.
164. Бабкин, А.И. Некоторые вопросы правового регулирования отношений, возникающих из договора перевозки грузов автомобильным транспортом / А.И Бабкин // Российский судья. - 2019. - № 1. - С. 3-10.
165. Бажина, М. А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве / М. А. Бажина // Транспортное право. - 2017. - № 1. - С. 10-13.
166. Бажина, М. А. К вопросу о соотношении транспортных договоров и транспортной логистики / М. А. Бажина // Бизнес, менеджмент и право. - 2014. - № 2. - С. 97-99.

167. Барышников, М. В. К вопросу о понятии «транспортное средство» в российском законодательстве / М. В. Барышников, М. В. Костенников, А.В. Елисеев // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2019. – № 1(2). – С. 62-68.
168. Биленко, В. С. Понятие системы транспортных договоров / В. С. Биленко // Научный электронный журнал Меридиан. - 2019. - № 15 (33). - С. 760-763.
169. Вайпан, В. А. Правовое регулирование транспортной деятельности В. А. Вайпан // Право и экономика. - 2012. - № 6. - С. 18-42.
170. Вечкунина, Н. В. Некоторые вопросы досудебного порядка урегулирования споров / Н. В. Вечкунина // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. - 2016. - № 16-3. - С. 166-168.
171. Волос, А. А. Принцип равенства субъектов гражданского права и его межотраслевые связи / А. А. Волос // Гражданское право. - 2017. - № 6. - С. 23-26.
172. Волос, П. Е. Проблемы установления слабой стороны в договоре перевозки / П. Е. Волос // Юрист. - 2019. - № 6. - С. 10-14.
173. Воробьев, Д. В. Понятие транспортного средства как источника повышенной опасности / Д. В. Воробьев // Вестник Уральского финансово-юридического института. – 2017. – № 1(7). – С. 15-20.
174. Воробьева, М. Е. Функционирование юридических терминов в обыденном сознании носителей русского языка / М. Е. Воробьева // Вестник КемГУ. - 2011. - № 3 (47). - С. 174-180.
175. Выгодянский, А. В. Понятие и виды договора воздушной перевозки пассажиров и грузов / А.В. Выгодянский // Транспортное право. - 2017. - № 3. - С. 7-10.
176. Гречуха, В. Н. Понятие транспортных договоров и их классификация / В.Н. Гречуха // Вопросы экономики и права. - 2012. - № 3. - С. 71-75.



177. Гудовских, Т. С. Система рамочных договоров в сфере перевозок / Т.С. Гудовских // Транспортное право. - 2018. - № 3. - С. 21-23.
178. Данилин, Е. М. Понятие и предмет договора буксировки / Е. М. Данилин // Транспортное право. - 2021. - № 3. - С. 23-26.
179. Данилин, Е. М. Права и обязанности сторон договора буксировки / Е. М. Данилин // Право и экономика. - 2022. - № 8 (414). - С. 39-43.
180. Данилин, Е. М. Договор буксировки автомобильным транспортом / Е.М. Данилин // Транспортное право. - 2022. - № 4. - С. 64- 67.
181. Данилин, Е. М. Конкуренция исков о возмещении ущерба, причиненного при осуществлении морской или портовой буксировки / Е.М. Данилин // Транспортное право. - 2022. - № 2. - С.30-32.
182. Данилин, Е. М. Соотношение договора буксировки с иными договорными обязательствами (историко-правовой аспект) / Е.М. Данилин // Правовая мысль. - 2021. - № 2 (3). - С. 86-89.
183. Демиденко, В. В. Правовая природа морской межпортовой буксировки / В. В. Демиденко // Советское государство и право. – 1977. – № 3. – С. 116-120
184. Демченко, М. В. К вопросу о гармонизации норм о гражданско-правовой ответственности оператора перевозки в прямом смешанном сообщении / М. В. Демченко // Современный юрист. - 2014. - №1. - С. 82-104.
185. Долинская, В. В. Транспортные договоры / В. В. Долинская // Законы России: опыт, анализ, практика. - 2009. - № 8. - С. 3-8.
186. Емельянова, А. И. Вопросы правового регулирования договора буксировки автомобиля / А. И. Емельянова // Вестник Иркутского университета. - 2013. - №16. - С. 331-332.
187. Завгородняя, Л. Е. Понятие и виды транспортных средств при осуществлении перевозки / Л. Е. Завгородняя // Ерopen. Global. – 2022. – № 29. – С. 99-104.
188. Зябкина, Т. Ф. Правовое регулирование договора буксировки плавучего объекта / Т. Ф. Зябкина // Материалы научной конференции с

- международным участием. Часть 2. 2019. - Санкт-Петербург: Издательство: ФГАОУВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого». 2019. - С.178 – 180.
189. Карандашова, Н. А. Ответственность сторон по договору буксировки / Н.А. Карандашова, Н.Ю. Егорова // Материалы XVI Международной научно-практической конференции : в 3-х частях. Часть 1. - Ростов-на-Дону, 2021. - С 887-890.
190. Красавчиков, О.А. Гражданские организационно-правовые отношения / О.А. Красавчиков // Советское государство и право. - 1966. - № 10. - С. 50-57.
191. Карнушин, В. Е. Проблемы правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом в условиях современного развития общества / В. Е. Карнушин // Транспортное право. - 2016. - № 1. - С. 10-12.
192. Мамедов, Р. А. К вопросу о понятии владельца транспортного средства как источник / Р. А. Мамедов, Э. В. Голоманчук // Поиск (Волгоград). – 2016. – № 1(3). – С. 260-262.
193. Махиборода, М. Н. Виды транспорта и транспортных обязательств по законодательству Российской Федерации / М. Н. Махиборода // Транспортное право. - 2020. - № 2. - С. 3-5.
194. Микрюков, В.А. Проблемы договора буксировки /В. А. Микрюков, Г.А. Микрюкова // Хозяйство и право. - 2018. - №6. - С. 35-46.
195. Морозов, С. Ю. О предмете и субъектном составе договора транспортной экспедиции / С. Ю. Морозов // Гражданское право. - 2017. - № 6. - С. 3-7.
196. Морозов, С. Ю. Понятийные ряды в транспортном праве / С. Ю. Морозов, Т. С. Нагорная // Транспортное право. - 2022. - № 1. - С. 8-11.
197. Паулова, Е. О. Транспортный договор как основание возникновения транспортного обязательства / Е. О. Паулова // Транспортное право. - 2022. - № 4. - С. 76-80.

198. Раппопорт, Л. И. Правовое положение грузоотправителя в договоре грузовой железнодорожной перевозки / Л. И. Раппопорт // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI – Харьков, 1957. - С. 171-173.
199. Рабинович, И. М. Неустойчивость сенатской практики по железнодорожным делам / И. М. Рабинович // Вестник Гражданского права. – 1913. – № 6 (Октябрь). – С. 50 – 67.
200. Сапега, В. А. Объект перевозки как видообразующий признак классификации договоров транспортной экспедиции / В. А. Сапега // Правовая политика и правовая жизнь. - 2021. - № 4. - С. 69-78.
201. Сапега, В. А. К вопросу о понятии транспортного средства в российском законодательстве / В. А. Сапега, С. Г. Яшнова // Власть закона. – 2021. – №4. – С. 137-150.
202. Сапега, В. А. К вопросу о юридической конструкции договора транспортной экспедиции / В. А. Сапега // Право и экономика. – 2022. – №3 (409). – С. 56-63.
203. Смирнов, В. Т. Юридическая природа договора морской буксировки / В. Т. Смирнов // Актуальные проблемы советского и иностранного права : сб. научных трудов. – Ленинград : Транспорт, 1986. - С. 64 -73.
204. Танага, А.Н. Буксировка, Автопоезд, ОСАГО / А.Н. Танага // Транспортное право. - 2014. - №2. - С. 18-20.
205. Халин, Р. В. Сравнительно-правовой анализ разграничения договорной и деликтной ответственности за вред, причиненный вследствие недостатков товаров, работ или услуг по действующему законодательству РФ / Р. В. Халин // Бизнес в законе.- 2013. - №6. - С. 45-49.
206. Хаснутдинов, А. И. Понятие транспортного договора / А. И. Хаснутдинов // Известия высших учебных заведений. Правоведение. - 1990. - № 3. - С. 34-42.

207. Тарасов, М. А. Основные проблемы транспортного права / М.А. Тарасов //Методические материалы / Всесоюзный юридический заочный институт. – Москва, 1948. – Вып. 2. - С. 37- 41.
208. Черепахин, Б. Б. Ответственность сторон в договоре буксировки по советскому гражданскому праву // Очерки по гражданскому праву : сборник статей : [К 70-летию со дня рождения и 45-летию науч. пед. деятельности А. В. Венедиктова] / Ленингр. ордена Ленина гос. ун-т им. А. А. Жданова ; [Отв. ред. проф. О. С. Иоффе]. - Ленинград : Изд-во Ленингр. ун-та, 1957. - С. 154-171.
209. Чмырев, С. Н. Понятие транспортных средств и правовая основа государственной регистрации транспортных средств / С.Н. Чмырев // Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии. – 2021. – № 7-2. – С. 115-120.

### **Диссертации, авторефераты диссертаций**

210. Ананьева, А. А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками : дисс. ... доктора юридических наук / А.А. Ананьева. - Москва, 2020. - 424 с.
211. Алексеев, И. В. Договор буксировки леса в плотках по советскому внутренневодному праву : автореферат дисс. ... канд. юрид. наук / Ленингр. гос. ун-т им. А. А. Жданова. - Ленинград : [б. и.], 1961. - 18 с.
212. Андреев, В. К. Правовые вопросы транспортно-экспедиционного обслуживания : автореферат дисс. ... канд. юридических наук / В.К. Андреев. - Москва, 1972. - 24 с.
213. Бажина, М. А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации : дисс. ... доктора юрид. наук. - Екатеринбург, 2022. - 401 с.
214. Баукин, В. Г. Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта : автореферат дисс. ... доктора юрид.х наук : 12.00.03 / С.-Петербург. ун-т. - Санкт-Петербург, 2004. - 45 с.

215. Казьмина, Г. Г. Договор буксировки на речном транспорте : дисс. ... канд. юрид. наук. - Свердловск, 1987. - 211 с.
216. Лончакова, Ю. А. Договор автомобильной перевозки грузов в системе транспортных договоров Российской Федерации : автореферат диссе. ... канд. юрид. наук. - Москва, 2009. - 29 с.
217. Морозов, С. Ю. Система транспортных организационных договоров: автореферат дисс. ... доктора юрид. - Москва, 2011. - 51 с.
218. Морозов, С. Ю. Система транспортных организационных договоров: дисс. ... доктора юрид. - Москва, 2011. - 501 с.
219. Морозов, С. Ю. Договор транспортной экспедиции : автореферат дисс. ... канд. юридических наук. Ульяновск, 2003. - 20 с.
220. Мохаммад, З. Н. Международно-правовые аспекты морской буксировки : автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. - Санкт-Петербург, 1995. - 23 с.
221. Моргунова, Г. А. Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом : дисс. ... канд. юридических. - Москва, 2004. - 191 с.
222. Паулова, Е. О. Договор как гражданско-правовое средство управления рисками в транспортных обязательствах : дисс. ... канд. юрид. - Ульяновск, 2022. - 208 с.
223. Расулов, А. В. Правовые проблемы договора железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике : дисс. ... канд. юрид. наук. - Москва, 2003. - 170 с.
224. Романец, Ю. В. Система договоров в гражданском праве России : автореферат дисс. ... доктора юрид. наук : 12.00.03 / Ю. В. Романец ; Рос. акад. гос. службы при Президенте РФ. - Москва, 2001. - 47 с.
225. Сапега, В. А. Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности : автореферат диссертации ... канд. юрид. наук. - Ульяновск, 2023. - 24 с.

226. Слыщенко, В. А. Проект Гражданского уложения 1905 г. и его место в истории русского права : автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – Москва, 2003. -24 с.
227. Смирнов, В. Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: автореферат дисс. ... доктора юрид. наук / В.Т. Смирнов - Ленинград, 1970. - 39 с.
228. Тютрина, Н. Н. Транспортные обязательства : дисс. ... канд. юрид. наук / Н.Н. Тютрина - Москва, 2005. - 198 с.
229. Федотова, Д. С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа: диссертация ... кандидата юридических наук / Д.С. Федотова. - Ульяновск, 2020. - 218 с.
230. Хаснутдинов, А. И. Вспомогательные договоры на транспорте : дисс. ... доктора юрид. наук / А. И. Хаснутдинов. - Иркутск, 1995. - 317 с.
231. Хаснутдинов, А. И. Вспомогательные договоры на транспорте : автореферат дисс. ... доктора юридических наук / А. И. Хаснутдинов. - Томск, 1995. - 40 с.
232. Шайдуллина, В. К. Договор перевозки грузов: полисистемное исследование : автореферат дисс. ... канд. юрид. наук / В. К. Шайдуллина. - Москва, 2015. - 30 с.

#### **Ресурсы информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»**

233. Балтийский и международный морской совет : [сайт]. - URL : [Phttps://www.bimco.org/about-us-and-our-members](https://www.bimco.org/about-us-and-our-members) (Дата обращения 30.01.2024)

#### **Судебная и иная правоприменительная практика**

234. Постановление Конституционного Суда РФ от 23.01.2007 № 1-П «По делу о проверке конституционности положений пункта 1 статьи 779 и

пункта 1 статьи 781 Гражданского кодекса Российской Федерации в связи с жалобами общества с ограниченной ответственностью «Агентство корпоративной безопасности» и гражданина В.В. Макеева» // Собрание законодательства РФ. - 2007. - № 6. - Ст. 828.

235. Определение Конституционного Суда РФ от 15.01.2015 № 7-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Паршина Александра Васильевича на нарушение его конституционных прав частью первой статьи 333 Гражданского кодекса Российской Федерации» // Вестник Конституционного Суда РФ. - 2015. - № 3.
236. Определение Конституционного Суда РФ от 02.02.2006 № 17-О «Об отказе в принятии к рассмотрению запроса Законодательного Собрания Вологодской области о проверке конституционности отдельных положений статей 40, 98, 99 и 102 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник Конституционного суда РФ. - 2006. - № 3.
237. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 08.11.2022 № 31 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. - 2022. - № 261.
238. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2018. - № 8.
239. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2016 № 7 (ред. от 22.06.2021) «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» // Российская газета. - 2016. - № 70.

240. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» // Российская газета. - 2012. - № 156.
241. Постановление Верховного Суда РФ от 09.01.2020 № 11-АД19-43 // СПС Консультант Плюс.
242. Постановление Президиума ВАС РФ от 18.06.2013 N 1399/13 по делу № А40-112862/11-69-982 // Вестник ВАС РФ. - 2014. - № 1.
243. Постановление Президиума ВАС РФ от 11.06.2013 № 18359/12 по делу № А40-13030/12-111-119 // Вестник ВАС РФ. - 2013. - №11.
244. Информационное письмо Президиума ВАС РФ от 29.09.1999 N 48 «О некоторых вопросах судебной практики, возникающих при рассмотрении споров, связанных с договорами на оказание правовых услуг» // Вестник ВАС РФ. - 1999. - № 11.
245. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 02.03.2021 N 53-КГ20-26-К8 // СПС Консультант Плюс, 2020.
246. Определение Судебной коллегии по гражданским делами Верховного Суда Российской Федерации от 03.08.2021 № 5-КГ21-70-К2 // СПС Консультант плюс, 2021.
247. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 22.09.2015 N 66-КГ15-10 // СПС Консультант плюс, 2014.
248. Определение ВАС РФ от 03.04.2014 N ВАС-3461/14 по делу № А53-32899/2012 // СПС Консультант плюс, 2014.
249. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 10.06.2021 №Ф07-5607/2021 по делу №А56-69915/2020 // СПС Консультант Плюс, 2020.
250. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 15.09.2021 № Ф04-5289/2021 по делу № А70-14167/2020 // СПС Консультант плюс, 2020.



251. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 31.05.2016 № Ф04-1904/2016 по делу № А45-14698/2015 // СПС Консультант плюс, 2015.
252. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 20.04.2015 N Ф07-1141/2015 по делу № А05-6942/2014 // СПС Консультант плюс, 2014.
253. Постановление ФАС Западно-Сибирского округа от 24.10.2014 №А70-531/2014 // СПС Консультант плюс, 2014.
254. Постановление ФАС Восточно-Сибирского округа от 19.11.2013 №А58-1951/2013 // СПС Консультант плюс, 2013.
255. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 13.09.2012 №А05-273/2012 // СПС Консультант плюс, 2012.
256. Постановление ФАС Поволжского округа от 07.09.2009 по делу №А65-24553/2008 // СПС Консультант Плюс, 2008.
257. Постановление ФАС Северо-Кавказского округа от 23.06.2005 № Ф08-1935/2005 // СПС Консультант плюс, 2005.
258. Постановление ФАС Дальневосточного округа от 16.08.2004 № Ф03-А51/03-1/2540 // СПС Консультант плюс, 2004.
259. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 26.08.2004 № А56-45047/03 // СПС Консультант плюс, 2004.
260. Кассационное определение судебной коллегии по уголовным делам Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 07 апреля 2021 года № 77-1219/2021 // СПС Консультант плюс, 2021.
261. Постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 21 января 2021 года № 16-116/2021 // СПС Консультант Плюс, 2021.
262. Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 10.06.2021 № 05АП-3199/2021 по делу № А51-6395/2020 // СПС Консультант плюс, 2020.
263. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 30.04.2021 № 09АП-16016/2021 по делу № А40-83890/2020 // СПС Консультант Плюс, 2021.

264. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 22.04.2021 № 09АП-72404/2020 по делу № А40-123143/2020 // СПС Консультант Плюс, 2020.
265. Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 22.08.2019 № 17АП-7296/2019-ГК по делу №А60-73462/2018 // СПС КонсультантПлюс, 2019.
266. Постановление Второго арбитражного апелляционного суда от 17.08.2018 № 02АП-4992/2018 по делу № А31-12255/2017 // СПС Консультант Плюс, 2017.
267. Постановление Второго арбитражного апелляционного суда от 25.12.2017 N 02АП-9101/2017 по делу № А31-7081/2017 // СПС КонсультантПлюс, 2017.
268. Апелляционное определение Свердловского областного суда от 05.10.2018 по делу № 33-16740/2018 // СПС КонсультантПлюс, 2018.
269. Апелляционное определение Верховного суда Республики Коми от 11.10.2018 по делу № 33-5859/2018 // СПС КонсультантПлюс, 2018.
270. Апелляционное определение Курганского областного суда от 04.07.2017 по делу № 33-2154/2017 // СПС КонсультантПлюс, 2017.
271. Апелляционное определение Нижегородского областного суда от 12.12.2017 по делу № 33-14643/2017 // СПС КонсультантПлюс, 2017.
272. Справочные материалы к заседанию научно-консультационного совета при Федеральном арбитражном суде Северо-Кавказского округа 27 нояб. 2009 г. (вопрос 12). - Ставрополь, 2009. - С. 28 – 29.