

Научная статья

Научная специальность

5.1.3 «Частноправовые (цивилистические) науки»

УДК 347.763.9

DOI <https://doi.org/10.26516/2071-8136.2025.1.78>

НОВЫЙ ЗАКОН О ПРЯМЫХ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

© **Ровный В. В., 2025**

Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Россия

Рассматриваются основные положения нового Федерального закона о прямых смешанных перевозках, опубликованного в августе 2024 г., который вступает в силу 1 сентября 2025 г. Изучаются общие вопросы перевозки в прямом смешанном сообщении и специфика ее правового регулирования на современном этапе. Осмысливаются два блока вопросов: 1) правовое основание возникновения и осуществления перевозок в прямом смешанном сообщении; 2) ответственность при таких перевозках. В рамках ст. 2 и 3 нового Закона исследуется фактический состав, на основании которого возникают и осуществляются перевозки в прямом смешанном сообщении; выделяются и рассматриваются четыре юридических факта: а) соглашение об организации перевозок в прямом смешанном сообщении; б) согласование возможности осуществления перевозки в прямом смешанном сообщении с участниками Соглашения; в) договор перевозки в прямом смешанном сообщении; г) согласование исполнения договора перевозки в прямом смешанном сообщении. Обнаружены противоречия отдельных положений нового Закона правилам Гражданского кодекса РФ. В рамках ст. 4 и 5 нового Закона анализируются следующие вопросы: а) ответственность перевозчика, заключившего договор перевозки в прямом смешанном сообщении, включая различные варианты ее реализации, исходя из тех или иных юридически значимых обстоятельств; б) ответственность других участников перевозки в прямом смешанном сообщении; в) некоторые вопросы, связанные с ответственностью участников Соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении и сторон договора перевозки в прямом смешанном сообщении (страхование ответственности, особенности предъявления исков, исковая давность).

Ключевые слова: перевозка в прямом смешанном сообщении, правовое основание возникновения и осуществления перевозки в прямом смешанном сообщении, соглашение об организации перевозок в прямом смешанном сообщении, договор перевозки в прямом смешанном сообщении, ответственность при перевозке в прямом смешанном сообщении.

THE FRESH LAW ABOUT STRAIGHT MIXED TRANSPORTATION SERVICE

© **Rovniy V. V., 2025**

Irkutsk State University, Irkutsk, Russian Federation

The article is dedicated to the main regulations of the fresh Federal Law about straight mixed transportation service, published in August last year, which will come into force on the 1st of September 2025 year. Common questions of straight mixed transportation service and peculiarities of its right regulation on the contemporary stage are under examination. Two groups of questions – 1) the right basis of straight mixed transportation service's rise and realization; 2) responsibility in such transportations – are being comprehending. Within the frames of the articles 2 and 3 the fresh Law the factual composition as the right basis of straight mixed transportation service's rise and realization is being investigating; four juridical facts – а) agreement about organization of straight mixed transportation service; б) co-ordination of the opportunity of straight mixed transportation service's realization; в) contract of the straight mixed transportation service; г) co-ordination of the contract of straight mixed transportation service's fulfilment – are distinguished and scrutinized. Contradictions of some new Law's regulations to the Civil Code of Russian Federation's rules are brought to light. Within the frames of the articles 4 and 5 the fresh Law the following questions: а) responsibility of the carrier who concluded the straight mixed transportation service's contract (including several variants of its realization depending on this or that juridically signified circumstances); б) responsibility of the other straight mixed transportation service's participants; в) a few questions connected with the participant's responsibility of the agreement about organization of straight mixed transportation service and the participant's responsibility of the contract of the straight mixed transportation service (civil liability insurance, bringing of a suits' peculiarities, prescription of claims) – are being analysing.

Key words: straight mixed transportation service, right basis of straight mixed transportation service's rise and realization, agreement about organization of straight mixed transportation service, contract of the straight mixed transportation service, responsibility in straight mixed transportation service.

Введение

Более полувека назад мой Учитель – профессор Томского государственного университета Борис Лазаревич Хаскельберг – опубликовал в Иркутске интересную статью, посвященную правовому положению транспортных организаций при перевозке грузов в прямом и прямом смешанном сообщении [3]. Действующий ГК РФ (далее – ГК)¹ не упоминает о перевозке в *прямом и непрямом* сообщении (об этом см. в ст. 2 УЖДТ²). В ст. 788 ГК упоминается лишь перевозка в *прямом смешанном* сообщении (далее – перевозка в ПСС), которая имеет следующие особенности: а) услугу при такой перевозке оказывают *несколько* перевозчиков, представляющих *разные* виды транспорта; б) объектом приложения услуги могут быть как *грузы*, так и *пассажиры* и *багаж*; в) услуга оказывается по *единому* транспортному документу; г) взаимоотношения транспортных организаций при перевозке в ПСС, а также порядок организации таких перевозок регулируются *нормативно* (Законом о прямых смешанных перевозках) и *индивидуально* (соглашениями, заключаемыми организациями соответствующих видов транспорта, в соответствии с этим законом). Вот собственно и все то небольшое, чем богата ст. 788 ГК.

Упомянутый в ст. 788 ГК Закон о прямых смешанных перевозках (далее – Закон)³ появился лишь в августе 2024 г., т. е. только через 28 лет после упоминания о нем, и еще не вступил в силу. Закон состоит из десяти статей, в отличие от ст. 788 ГК в нем не используется в качестве синонима понятия «смешанная перевозка» термин «комбинированная перевозка». Закон (см. его ст. 1) устанавливает правовые основы организации и осуществления перевозок в ПСС; в части, не урегулированной Законом, в отношении каждого участвующего в таких перевозках

вида транспорта применяются положения соответствующих законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере транспорта: имеются в виду транспортные уставы и кодексы (помимо уже упомянутого УЖДТ это ВК, КТМ, КВВТ, УАТГНЭТ⁴), другие федеральные законы (например, Закон о морских портах⁵, Закон о ВУТ⁶), подзаконные нормативные правовые акты (например, Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом⁷). По тексту Закона (см. его п. 2 ч. 3 ст. 2, ч. 8 ст. 3, ч. 2, 7, 8, 10, 12 ст. 4)⁸ есть ссылки на ГК, УАТГНЭТ, УЖДТ, Закон о транспортной безопасности⁹. Правила ст. 6–8 Закона предусматривают масштабную ревизию гл. XIV КВВТ и V УЖДТ, а также изменения в УАТГНЭТ. Тем не менее до 1 сентября 2025 г. – дня вступления Закона в силу (см. его ст. 10) – продолжают действовать все правила гл. XIV КВВТ и V УЖДТ, а в части, не противоречащей гл. V УЖДТ, – также легендарные Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении 1956 г.¹⁰

Результаты исследования

Далее в рамках результатов исследования рассмотрим два урегулированных Законом блока вопросов: 1) правовое основание возникновения и осуществления перевозок в ПСС и 2) ответственность при таких перевозках.

⁴ Здесь и далее соотв.: Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Собр. законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) // Там же. 1999. № 18. Ст. 2207; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Там же. 2001. № 11. Ст. 1001; Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : федер. закон от 8 нояб. 2007 г. № 259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Там же. 2007. № 46. Ст. 5555.

⁵ Здесь и далее: О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 8 нояб. 2007 г. № 261-ФЗ (ред. от 04.08.2023) // Собр. законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5557.

⁶ Здесь и далее: О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 29 дек. 2017 г. № 442-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Собр. законодательства РФ. 2018. № 1 (ч. 1). Ст. 26.

⁷ Здесь и далее: Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом : приказ Минтранса России от 5 сент. 2022 г. № 352. URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 27.10.2022).

⁸ Важно: в Законе (в отличие от ГК) цифру внутри статьи законодатель называет *частью* статьи (а не пунктом), а цифру со скобкой – *пунктом*.

⁹ См.: О транспортной безопасности : федер. закон от 9 февр. 2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Собр. законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

¹⁰ См.: Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении : утв. МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24.04.1956 с изм. от 30.11.2000 // КонсультантПлюс : справочная правовая система.

¹ См.: Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 нояб. 1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 25.02.2022) // Собр. законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301; Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 янв. 1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 01.01.2022) // Там же. 1996. № 5. Ст. 410.

² Здесь и далее: Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : федер. закон от 10 янв. 2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собр. законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170. Перевозки в *прямом железнодорожном* сообщении осуществляются между железнодорожными станциями в Российской Федерации с участием *одной и более* инфраструктур по *единому* перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования. Перевозки в *непрямом* сообщении осуществляются в пределах Российской Федерации *несколькими* видами транспорта по *отдельным* перевозочным документам на транспорте каждого вида.

³ См.: О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 8 авг. 2024 г. № 288-ФЗ // Собр. законодательства РФ. 2024. № 33 (ч. 1). Ст. 4984.

1. Правовое основание возникновения и осуществления перевозки в прямом смешанном сообщении

Возникновение и осуществление перевозки в ПСС покоится на ряде последовательно связанных между собой юридических фактов – *договоров и согласований* (см. ст. 2, 3 Закона). Исходный юридический факт в данном фактическом составе – соглашение об организации перевозок в ПСС. Далее в установленные этим соглашением порядке и сроки перевозчик, заключающий договор перевозки в ПСС, должен согласовать возможность осуществления такой перевозки и ее условия с теми сторонами соглашения, участие которых планируется для ее осуществления. Затем заключается договор перевозки в ПСС. После этого стороны соглашения об организации перевозок в ПСС, участвующие в осуществлении перевозки, предусмотренной заключенным договором перевозки в ПСС, согласовывают свои действия по исполнению последнего. Подробно об этом далее.

Соглашение об организации перевозок в ПСС (далее – Соглашение) – консенсуальный, организационный договор, призванный наладить процесс оказания перевозочной услуги с участием нескольких перевозчиков – представителей разных видов транспорта, а также других лиц с учетом специфики транспортной и иной хозяйственной деятельности каждого из них. Участниками Соглашения могут быть различные участники перевозочного процесса (см. ч. 1 ст. 2 Закона) – *перевозчики и иные участники перевозки в ПСС*. Перевозчики – юридические лица (индивидуальные предприниматели), обеспечивающие пространственное перемещение груза, пассажира, ручной клади, багажа, грузобагажа железнодорожным, воздушным, морским, внутренним водным, автомобильным или внеуличным транспортом. Перевозчики имеют особый статус: впоследствии только они могут заключить договор перевозки в ПСС (см. ч. 1 ст. 3 Закона).

Иные участники перевозки в ПСС помогают в ее осуществлении, выполняя различные вспомогательные функции.

1. Прежде всего, к иным участникам перевозки в ПСС относятся *владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, т. е. железнодорожных путей общего пользования*¹

¹ Железнодорожные пути *общего пользования* – а) железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ; б) железнодорожные пути, соединяющие такие станции (см. ст. 2 УЖДТ).

и других сооружений, железнодорожных станций, устройств электроснабжения, сетей связи, систем сигнализации, централизации и блокировки, информационных комплексов, систем управления движением и иных обеспечивающих функционирование инфраструктуры зданий, строений, сооружений, устройств и оборудования (см. ст. 2 УЖДТ). Следом упоминаются *владельцы железнодорожных путей необщего пользования* – юридические лица (индивидуальные предприниматели), имеющие на праве собственности (ином праве): а) железнодорожный путь необщего пользования²; б) здания, строения, сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта (см. ст. 2 УЖДТ). Далее по списку идут *владельцы объектов транспортной инфраструктуры других видов транспорта* – автомобильного, внеуличного, воздушного, морского, внутреннего водного (о круге таких объектов см. ст. 2 УАТГНЭТ, подп. 10 п. 1 ст. 3 Закона о ВУТ, ст. 7.1 ВК, подп. 1 ст. 4 Закона о морских портах, ст. 3 КВВТ соответственно).

2. Кроме того, к иным участникам перевозки в ПСС относятся *операторы морских линий, операторы морских терминалов и портов, речных портов, операторы железнодорожного подвижного состава*. Операторы морских линий – операторы подлежащих регистрации сообщений между морскими портами, при которых перевозки судами грузов и(или) пассажиров и багажа осуществляются на регулярной основе по расписанию (см. п. 1, 2 ст. 114.1 КТМ). Операторы морских портов – операторы территорий портов и совокупности размещенных в их границах объектов портовой инфраструктуры, используемых для осуществления деятельности в целях торгового мореплавания, включая оказание услуг (см. п. 1 ст. 9 КТМ). Операторы морских терминалов – транспортные организации, осуществляющие эксплуатацию морского терминала (т. е. объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой), операции с грузами

² Железнодорожные пути *необщего пользования* – железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд (см. ст. 2 УЖДТ).

(включая их перевалку¹), обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) пассажиров (см. подп. 7, 8 ст. 4 Закона о морских портах). Операторы речных портов – транспортные организации, осуществляющие эксплуатацию порта (причала), операции с грузами (включая их перевалку), обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) обслуживание пассажиров и багажа (см. ст. 3 КВВТ). Операторы железнодорожного подвижного состава – юридические лица (индивидуальные предприниматели), имеющие железнодорожный подвижной состав (контейнеры) на праве собственности (ином праве) и оказывающие юридическим или физическим лицам услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава (контейнеров) для перевозок железнодорожным транспортом (см. ст. 2 УЖДТ).

3. К иным участникам перевозки в ПСС также относятся *экспедиторы* (об их функциях см. п. 1 ст. 802 ГК, Закон о ТЭД²) и *другие лица* (например, товарные склады для хранения грузов, гостиницы для размещения пассажиров в местах смены перевозчиков).

Из приведенного открытого перечня участников Соглашения видно, что Закон определяет их круг иначе и шире, чем он очерчен в ст. 788 ГК. Выходит, что правило ч. 1 ст. 2 Закона противоречит правилу ст. 788 ГК, тем самым нарушается требование абз. 2 п. 2 ст. 3 ГК³. Сравнение

¹ Перевалка груза – технологическая операция по перемещению груза между перевозчиками (передача груза), она может осуществляться быстрым и экономичным способом – непосредственно (напрямую) с одного транспортного средства на другое или иначе – через склады хранения грузов. Закон о морских портах (см. его подп. 9, 10 ст. 4) определяет перевалку грузов как комплексный вид услуг и (или) работ по перегрузке грузов и (или) багажа с одного вида транспорта на другой вид транспорта, в том числе перемещение грузов в границах территории морского порта и их технологическое накопление, или по перегрузке грузов без их технологического накопления с одного вида транспорта на другой вид транспорта. Соответственно технологическое накопление грузов – осуществляемое при перевалке грузов формирование партий грузов в ожидании подачи транспортных средств.

² См.: О транспортно-экспедиционной деятельности: федер. закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ (ред. от 18.03.2020) // Собр. законодательства РФ. 2003. № 27 (ч. 1). Ст. 2701.

³ И это не единственное противоречие между Законом и ГК. Так, согласно ч. 1 ст. 3 Закона (см. второе предложение) к отношениям по заключению и исполнению договора перевозки в ПСС груза не применяются требования ст. 426 ГК. Данное правило имеет в виду всех перевозчиков, заключающих договор перевозки в ПСС и участвующих в его исполнении, включая перевозчиков общественных (см. ст. 789 ГК). Но если это так, данное правило Закона противоречит правилу п. 2 ст. 789 ГК, императивная редакция которого блокирует любые из него исключения. Другой похожий пример: правило ст. 800 ГК предусматривает деликтную ответственность перевозчика (гл. 59 ГК) только за вред, причиненный жизни или здоровью гражданина, в свою очередь, правило ч. 7 ст. 4 Закона распространяет деликтную ответственность перевозчика также на случаи причинения вреда ручной клади, багажу, грузобагажу, ущерба грузоотправителю, грузополучателю.

Соглашения с другими известными договорами позволяет сделать следующие выводы.

1. Прежде всего, Соглашение, будучи организационным договором, отличается по субъектному составу и от договора об организации перевозок (такой договор заключают перевозчик и грузовладелец – см. ст. 798 ГК), и от организационного договора между транспортными организациями (см. ст. 799 ГК). Важно: в обновленных при помощи ст. 6 Закона правилах абз. 1 и 2 п. 2 ст. 112 КВВТ законодатель отказался от узлового соглашения (см. ст. 799 ГК) в пользу Соглашения об организации перевозок в ПСС, однако он не внес соответствующую поправку в ст. 788 ГК, вероятно, из-за того, что для этого потребовалось бы принятие отдельного закона (см. п. 2.1 ст. 3 ГК).

2. Соглашение не является предварительным договором: вопреки п. 1 ст. 429 ГК оно не обязывает всех его участников заключить в будущем основной договор (перевозки в ПСС) на условиях, предусмотренных Соглашением. Дело в том, что участники Соглашения – это участники перевозки в ПСС *in potestio*, и чем шире их круг, тем легче такую перевозку организовать и осуществить. Не все участники Соглашения могут и должны привлекаться к осуществлению конкретной перевозки в ПСС. Неудивительно, если к перевозке в прямом смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении не будут привлекаться участвующие в Соглашении организации речного, морского и воздушного транспорта, если к перевозке грузов не будет привлекаться внеуличный транспорт⁴, а к перевозке пассажиров – пункты перевалки грузов. Но даже те участники Соглашения, которые привлекаются к участию в перевозке в ПСС, не всегда обязаны согласовывать свое участие в ней (см. ч. 4, 5 ст. 3 Закона).

3. Соглашение не является ни учредительным договором, ни договором простого товарищества (о совместной деятельности): а) в результате его заключения возникает *неправосубъектная организация*, говоря иначе, не возникает юридическое лицо – хозяйственное товарищество (см. абз. 2 п. 1 ст. 52 ГК); б) хотя его участники и объединяют усилия для достижения цели – организовать перевозки в ПСС, они при этом *не соединяют свои вклады и не соз-*

⁴ Внеуличный транспорт (метрополитен, монорельсовый транспорт, подвесная канатная дорога транспортная, фуникулер транспортный) в отличие от других видов транспорта используется для перевозки только пассажиров и провоза ручной клади (см. подп. 1, 7, 8, 13, 20 п. 1 ст. 3, ст. 4 Закона о ВУТ).

дают общее имущество (как того требуют п. 1 ст. 1041 и ст. 1043 ГК).

С учетом сказанного Соглашение – договор рамочного типа, оно определяет общие условия обязательственных взаимоотношений потенциальных участников перевозки в ПСС (см. п. 1 ст. 429.1 ГК). Если на основании Соглашения один из участвующих в нем перевозчиков в последующем станет стороной договора перевозки в ПСС, другие участники Соглашения (перевозчики и иные лица) будут привлекаться к исполнению такого договора как *третьи лица* каждый на своем этапе и согласно выполняемым функциям (см. п. 1 ст. 313 ГК). Итак, Соглашение формирует почву для того, чтобы в последующем один из его участников-перевозчиков смог стать стороной договора перевозки в ПСС, т. е. выступить в качестве *главного перевозчика* (и ответственного по договору лица – см. ч. 1 ст. 4 Закона) и привлекать для исполнения перевозочного обязательства других перевозчиков и иных лиц. Для сравнения: все перевозчики и иные участники перевозки в ПСС должны быть связаны Соглашением, подобной связи (и связанности) не требуется между *генеральным подрядчиком* и привлекаемыми им для выполнения работы *субподрядчиками* (см. ст. 706 ГК).

Заключение Соглашения должно быть свободным, присоединение к нему возможно в порядке, предусмотренном Соглашением, по-нуждение к заключению Соглашения (присоединению к нему) не допускается (см. ч. 2 ст. 2 Закона). Соглашение, исходя из его назначения, может заключаться для организации перевозок в ПСС грузов и пассажиров, только грузов, только пассажиров. В Соглашении участники должны согласовать широкий круг условий, существенных в силу закона (см. п. 1–17 ч. 3 ст. 2 Закона), в противном случае Соглашение *нельзя считать заключенным*. Впрочем, одни условия, названные в ч. 3 ст. 2 Закона, явно имеют универсальный характер (см. п. 1, 3, 14, 17), другие – рассчитаны на организацию перевозок грузов (см. п. 4, 11, 15) или на организацию перевозок пассажиров (см. п. 8, 16). Всякое Соглашение должно устанавливать *порядок* и *сроки* расчетов между сторонами в связи с организацией и осуществлением перевозки в ПСС (см. п. 10 ч. 3 ст. 2 Закона), а Соглашение, заключаемое для организации перевозок в ПСС грузов, – также *порядок* и *сроки* исполнения перевозчиком, заключившим договор перевозки в ПСС груза, его обязанности по распределению между участниками такой перевозки денежных сумм,

поступивших от грузоотправителя за нарушение обязательств, предусмотренных договором перевозки в ПСС груза (см. ч. 10, 13 ст. 4 Закона). В соответствии с абз. 2 п. 4 ст. 421 ГК Соглашение может исключать (изменять) диспозитивные нормы Закона, например норму о праве перевозчика, заключившего договор перевозки в ПСС, предъявить регрессное требование к другому участнику Соглашения, нарушившему договор перевозки в ПСС (см. ч. 4 ст. 4 Закона).

Участвующие в Соглашении перевозчики должны предоставлять информацию (в том числе в сети Интернет) о заключенном ими Соглашении, об услугах, предоставляемых в соответствии с договором перевозки в ПСС, условиях перевозки в ПСС, о порядке заключения договора перевозки в ПСС, об информации и документах, необходимых для осуществления перевозки в ПСС, размере платы за перевозку в ПСС, порядке и сроках внесения платы за перевозку в ПСС (см. ч. 7 ст. 2 Закона).

Согласование возможности осуществления перевозки в ПСС с участниками Соглашения.

После заключения Соглашения перевозчик, заключающий договор перевозки в ПСС, обязан в порядке и сроки, установленные Соглашением, согласовать возможность осуществления такой перевозки и ее условия с теми участниками Соглашения, участие которых планируется для осуществления такой перевозки (см. ч. 4 ст. 3 Закона). Процесс согласования зависит от того, какой планируемая перевозка является – *пассажирской* или *грузовой* (см. ч. 5 ст. 3 Закона).

1. При планировании перевозки в ПСС пассажира сторона Соглашения вправе отказать в согласовании перевозки *не всегда*, к тому же реализация этого права зависит от фигуры *правообладателя*. Так, участвующий в Соглашении *перевозчик* вправе отказать в согласовании перевозки пассажиров, если одновременно присутствуют два условия: а) его деятельность *не основывается* на публичном договоре¹; б) для отказа есть *основания*, предусмотренные в *законодательстве РФ*, регулирующем перевозку пассажиров на соответствующем виде транспорта (или есть *основания*, предусмотренные в самом *Соглашении* – см. п. 8 ч. 3 ст. 2 Закона). В свою очередь, участвующие в Соглашении *иные участники перевозки в ПСС* вправе отказать в согласовании перевозки пассажиров

¹ Согласно п. 2 ст. 789 ГК договор перевозки транспортом общего пользования является *публичным*, поэтому *общественные перевозчики* (см. п. 1 ст. 789 ГК) не могут отказываться от участия в перевозке в ПСС пассажиров, следовательно, их участие в Соглашении *гарантирует* последующее их участие в такой перевозке.

только по основаниям, предусмотренным в Соглашении. Это следует из первого предложения ч. 5 ст. 3 Закона, в котором говорится: «...если сторона соглашения осуществляет перевозки, к которым не применяются положения о публичном договоре (курсив наш. – В. Р.)». Итак, ограничение со стороны ст. 426 ГК касается только участвующих в Соглашении перевозчиков (не распространяется на иных участников перевозки в ПСС).

2. Другое дело – планирование перевозки в ПСС грузов. Согласно второму предложению ч. 5 ст. 3 Закона всякая сторона Соглашения вправе не согласовывать предлагаемую перевозчиком к осуществлению перевозку груза в ПСС, каких-либо оснований для этого не требуется. Таким образом, существенное условие Соглашения, о котором говорится в п. 8 ч. 3 ст. 2 Закона, не касается грузовой перевозки (касается только перевозки пассажирской).

Правомерный отказ стороны Соглашения согласовать перевозку в ПСС может парализовать такую перевозку, если в порядке и в сроки, которые предусмотрены Соглашением (см. п. 7 ч. 3 ст. 2, ч. 4 ст. 3 Закона), необходимое согласование не удастся получить от другой стороны Соглашения. Насчет участия в перевозке в ПСС лица, не участвующего в Соглашении, можно предположить следующее: участие «постороннего» способно привести к отпадению прямой смешанной перевозки в одних случаях¹, в других – сохранить ее только на тех этапах, которые обеспечиваются участниками Соглашения. При отпадении прямой смешанной перевозки правила Закона не применяются, при ее сохранении правила Закона (например, его ст. 4) могут применяться в отношении участников Соглашения *mutatis mutandis* («с изъятием постороннего»). Увы, в Законе эта ситуация не оговаривается и не регулируется, нет также правила, подобного тому, которое сформулировано в п. 4 ст. 706 ГК.

Договор перевозки в ПСС, несмотря на его название, не является смешанным договором. Смешанный договор содержит «элементы различных договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами» (см. п. 3 ст. 421 ГК), напротив, при перевозке в ПСС «смешанность» относится не к договору, а к разным видам транспорта, т. е. не к юридическому факту, а к субъектам-услугодателям. Таким образом, в п. 3 ст. 421 и в ст. 788 ГК речь идет о разных «сме-

сях». Договор перевозки в ПСС также не порождает обязательство со множественностью лиц на стороне услугодателя (перевозчика). В договоре перевозки в ПСС услугополучатель (пассажир, грузоотправитель) связан только с одним из участвующих в Соглашении перевозчиков, при этом другие перевозчики и иные участники перевозки в ПСС здесь последовательно выступают в качестве *третьих лиц*, исполняющих перевозочное обязательство (см. ст. 313 ГК).

Если Соглашение направлено на организацию перевозки в ПСС, то договор перевозки в ПСС – на оказание услуги по перемещению из пункта отправления в пункт назначения пассажира или груза, а также ручной клади, багажа, грузобагажа (см. п. 1 ст. 1 Закона). Разница между всеми этими видами имущества состоит в следующем. Вообще говоря, груз перевозится по договору *перевозки груза*, его заключение подтверждает транспортная накладная, коносамент или иной документ на груз (см. ст. 785 ГК). Напротив, багаж и ручная кладь – имущество *пассажира* (см. ст. 786 ГК): багаж *сдается* для перевозки *за плату* по тарифу, его сдачу удостоверяет багажная квитанция, ручная кладь *не сдается* для перевозки, она провозится вместе с пассажиром *бесплатно* в пределах установленных норм (см. п. 1–3 ст. 786 ГК). Термин «грузобагаж» в ГК не используется, а в Законе не расшифровывается. В ст. 2 УЖДТ груз – объект (включая, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятый для перевозки в *грузовых вагонах, контейнерах*; багаж – вещи пассажира (т. е. гражданина), принятые для перевозки в *пассажирском или почтово-багажном поезде*; грузобагаж – объект, принятый от *физического (юридического) лица* для перевозки в *пассажирском, почтово-багажном или грузопассажирском поезде*². Грузобагаж перевозится *повагонными отправлениями* (в отдельном вагоне – см. ст. 17 УЖДТ) или *отдельными местами* (в одном вагоне с другим подобным имуществом – грузобагажом, багажом). В первом случае перевозку

¹ Например, если окажется, что в *двухэтапной* (железнодорожно-автомобильной) перевозке в ПСС только один перевозчик является участником Соглашения, другой перевозчик участвует *ad hoc*.

² Упомянутые только в связи с перевозкой грузобагажа *грузопассажирские поезда* формируются из грузовых и пассажирских вагонов для сокращения эксплуатационных расходов; в основном это имеет место на малоинтенсивных линиях (участках), где поезда пассажирские и поезда грузовые имеют малые вес и длину. В литературе характеристики вагонов, в которых допускается перевозка различных грузов, предлагают исключить из нормативных правовых актов и сохранить лишь в отраслевом правоприменении: это избавило бы отправителя погружаться в технологию перевозки грузов, а перевозчиков – раскрывать сложные технологические процессы лицам, для которых это не является необходимым [1, с. 27].

грузобагажа наряду с перевозкой грузов и контейнеров регулируют правила гл. II УЖДТ, во втором случае перевозку грузобагажа наряду с перевозкой пассажиров и багажа регулируют правила гл. VI УЖДТ (см. также соответственно гл. XXII и XVII Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом). Перевозочный документ на всякий грузобагаж – грузобагажная квитанция (см. ст. 82 УЖДТ, ст. 247, 297 Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом)¹.

Договор перевозки в ПСС груза (грузобагажа) является *реальным*: для его заключения помимо согласования существенных условий необходима также передача имущества – вверение отправителем груза (грузобагажа) первому перевозчику (см. п. 1, 2 ст. 432, п. 2 ст. 433, п. 1 ст. 785 ГК). Договор перевозки в ПСС пассажира является *консенсуальным* (см. п. 1, 2 ст. 432, п. 1 ст. 433, п. 1 ст. 786 ГК), однако *реальным* здесь является акцессорный договор перевозки багажа [2, с. 628–629]. Перевозчик, будучи стороной Соглашения, заключает договор перевозки в ПСС груза (грузобагажа) с отправителем, а договор перевозки в ПСС пассажира и багажа – с пассажиром (см. ч. 1 ст. 3 Закона). Перевозчик, заключающий договор перевозки в ПСС, должен быть одним из активных исполнителей перевозочного обязательства, т. е. его функции в таком договоре не могут сводиться лишь к *координации* процесса смешанной перевозки (см. ч. 3–5, 11 ст. 3 Закона) и к несению *ответственности* по договору (см. ч. 1 ст. 4 Закона). Это подтверждает первое предложение ч. 11 ст. 3 Закона, согласно которому перевозчик, заключивший договор перевозки в ПСС, осуществляет указанные в п. 1–4 функции *в том числе* (а не как единственно возможные). Договор перевозки в ПСС может заключить перевозчик, участвующий на *любом этапе* такой перевозки: каких-либо запретов (ограничений) на этот счет в Законе нет. Поэтому если стороной договора перевозки в ПСС груза (грузобагажа) является промежуточный или конечный перевозчик, такой договор считается заключенным с момента вверения отправителем груза (грузобагажа)

¹ В ст. 1, 2 УЖДТ в числе перевозимого имущества также назван *порожний грузовой вагон*. Поскольку перевозка вагонов суть их *перегонка* по железной дороге, вагон можно перевезти (перегнать) в прямом железнодорожном сообщении, но его нельзя перевезти таким образом в прямом смешанном сообщении (гипотетические ситуации перевозки вагона на палубе судна или в самолете мы сейчас не обсуждаем ввиду сомнительности такого мероприятия с точки зрения и технической, и экономической).

первому перевозчику, т. е. не стороне договора, а третьему лицу, исполняющему договор на первом этапе оказания перевозочной услуги (см. ст. 313 ГК). Перевозчику, заключающему договор перевозки в ПСС, придется выполнять ряд требований *до* заключения такого договора (см. ч. 4 ст. 3 Закона), *при* его заключении (см. ч. 3 ст. 3 Закона) и *впоследствии* (см. ч. 1 ст. 4 Закона). Перевозчик, заключивший договор перевозки в ПСС, осуществляет указанные в законе функции в отношении пассажира, грузоотправителя, грузополучателя (см. п. 1 ч. 11 ст. 3 Закона), а также участников Соглашения (см. п. 2–4 ч. 11 ст. 3 Закона).

Заключение договора перевозки в ПСС подтверждает *единый транспортный документ* (ЕТД). Отнюдь не исключаем, что ЕТД при перевозке груза вполне может стать известным в мировой практике *сквозной коносамент* [4, с. 303–304]. Бумажная или электронная форма ЕТД, а также порядок его оформления на бумажном носителе (формирование в виде электронного документа) утверждаются компетентным федеральным органом исполнительной власти; утверждению также подлежит формат электронного ЕТД (см. ч. 6, 7 ст. 3 Закона).

Согласование исполнения договора перевозки в ПСС. Стороны Соглашения, участвующие в осуществлении перевозки в ПСС, после заключения договора перевозки и до начала его исполнения должны: а) определить маршрут перевозки; б) осуществить иные действия, необходимые для исполнения договора перевозки, в том числе согласовать время передачи груза, багажа, грузобагажа с одного вида транспорта на другой вид транспорта, а также время пересадки пассажира с одного вида транспорта на другой вид транспорта (см. ч. 9 ст. 3 Закона). Выходит, что отправители груза (грузобагажа) и пассажиры, заключившие договор перевозки в ПСС, *отстранены* от решения этих значимых для них вопросов. Видимо, законодатель исходит из того, что достаточная гарантия их интересов – закрепленные в ч. 9 ст. 3 Закона принципы *оптимизации* и *экономичности* при исполнении обязательства по перевозке в ПСС (требующие, чтобы такая перевозка осуществлялась по кратчайшему расстоянию и с минимальной разницей между временем отправления и временем прибытия транспортных средств).

2. Ответственность при перевозке в прямом смешанном сообщении

Вообще говоря, при перевозке в ПСС ответственность может наступать за нарушение Соглашения, а также за нарушение договора перевозки в ПСС (т. е. двух разных юридических фактов). За нарушение Соглашения отвечают его *участники*, их ответственность должна предусматриваться в *Соглашении* (см. п. 13 ч. 3 ст. 2 Закона). За нарушение договора перевозки в ПСС отвечают его *стороны*, их ответственность регулируют *правила ст. 4 Закона и условия договора перевозки в ПСС*. Все правила ст. 4 Закона можно разделить на две группы: первую группу образуют правила ч. 1–7, 9, 10, 13 (посвященные ответственности по договору перевозки в ПСС), вторую группу – правила ч. 8, 11, 12 (посвященные другим вопросам ответственности)¹. Подробнее об этом далее.

Ответственность по договору перевозки в ПСС. Правило ч. 1 ст. 4 Закона закрепляет исходный (базовый) принцип, согласно которому ответственным лицом перед пассажиром, грузоотправителем, грузополучателем является *перевозчик, заключивший договор перевозки в ПСС*. Такой перевозчик, как сторона договора, отвечает перед пассажиром, грузоотправителем, грузополучателем за неисполнение (ненадлежащее исполнение) договора перевозки в ПСС, за вред, причиненный жизни (здоровью) пассажира, его ручной клади, багажу, грузобагажу, ущерб, причиненный грузоотправителю, грузополучателю (далее – нарушение договора, причинение вреда, ущерб). Ниже в ч. 2, 3 и 5 ст. 4 Закона предусмотрены особенности реализации данного принципа, исходя из того, *установлен ли вид транспорта*, при перевозке которым был нарушен договор (причинен вред, ущерб), а также *какое количество* участников Соглашения вызвали своими действиями (бездействием) такое последствие.

1. В ч. 2 ст. 4 Закона содержатся два правила. Правило первого предложения рассчитано на случаи, когда *установлен вид транспорта*, при перевозке которым нарушен договор (причинен вред, ущерб). В таких случаях *основания и размер* ответственности перевозчика, заключившего договор перевозки в ПСС, определяют правила, которые установлены в отношении

¹ Вопрос о том, насколько название ст. 4 Закона «Ответственность сторон соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении, грузоотправителя, грузополучателя» соответствует ее содержанию, а также являются ли удачными и достаточными правила ст. 4 Закона, оставляем открытым, пусть об этом судит читатель, дочитав статью до конца.

перевозчика Гражданским кодексом РФ и законодательством РФ, регулирующим перевозки тем видом транспорта, при перевозке которым был нарушен договор (причинен вред, ущерб)². В свою очередь, правило второго предложения касается случаев, когда нарушение договора (причинение вреда, ущерба) произошло: а) в отношении груза, багажа, грузобагажа (т. е. *имущества*); б) не при его перевозке, а при *передаче* с одного вида транспорта на другой вид транспорта. При одновременном наличии двух этих условий *основания и размер* ответственности перевозчика, заключившего договор перевозки в ПСС, определяются в соответствии с Гражданским кодексом РФ (т. е. в данном случае в отличие от предыдущего транспортное законодательство *не применяется*).

2. Согласно ч. 3 ст. 4 Закона если нарушение договора (причинение вреда, ущерба) вызвано действиями (бездействием) *нескольких* сторон Соглашения, *размер* ответственности перевозчика, заключившего договор перевозки в ПСС, определяют правила законодательства РФ, регулирующего перевозки соответствующими видами транспорта, участвующими в такой перевозке, которые устанавливают *максимальный* размер ответственности для перевозчика за такое нарушение договора (причинение вреда, ущерба).

3. Согласно ч. 5 ст. 4 Закона при *невозможности установить* этап перевозки в ПСС, на котором был нарушен договор (причинен вред, ущерб), *размер* ответственности перевозчика, заключившего договор перевозки в ПСС, определяют правила законодательства РФ, регулирующего перевозки видами транспорта, участвующими в такой перевозке, которые устанавливают *максимальный* размер ответственности для перевозчика за такое нарушение (причинение вреда, ущерба). В этом случае все стороны Соглашения, непосредственно участвовавшие в такой перевозке, возмещают перевозчику уплаченное пассажиру, грузоотправителю, грузополучателю в *равных долях* за вычетом доли, приходящейся на перевозчика, заключившего договор перевозки в ПСС.

² Это значит, например, что железнодорожный перевозчик, заключивший договор перевозки в ПСС, в части оснований и размера будет отвечать не в соответствии с законодательством на железнодорожном транспорте, а согласно *иному* транспортному законодательству (например, автомобильному). Такой подход, когда к перевозчику, заключившему договор перевозки в ПСС, применяются неспецифические для него правила *иного транспортного законодательства*, используется трижды: в первом предложении ч. 2, в ч. 3 и в ч. 5 ст. 4 Закона.

С рассмотренными случаями тесно связаны правила ч. 4 и 6 ст. 4 Закона.

1. Правило ч. 4 ст. 4 Закона (общее для случаев, предусмотренных в ч. 1–3 ст. 4 Закона) посвящено *последствиям исполнения* перевозчиком, заключившим договор перевозки в ПСС, обязанности выплатить возмещение пассажиру, грузоотправителю, грузополучателю за нарушение договора (причинение вреда, ущерб). Данное правило наделяет перевозчика, выплатившего такое возмещение, правом предъявить *регрессное требование* к той стороне Соглашения, действия (бездействие) которой вызвали нарушение договора (причинение вреда, ущерб). Правило ч. 4 ст. 4 Закона является *диспозитивным*: если Соглашение предусматривает иное, надлежит руководствоваться не этим правилом, а соответствующим условием Соглашения. Для возникновения права на регресс перевозчик должен выплатить возмещение в *полном объеме*, в противном случае наступает другое последствие – предусмотренное в ч. 6 ст. 4 Закона.

2. Правило ч. 6 ст. 4 Закона (связано с правилом п. 12 ч. 3 ст. 2 и общее для случаев, предусмотренных в ч. 1–3, 5 ст. 4 Закона) посвящено перевозчику, заключившему договор перевозки в ПСС, который *не исполнил (исполнил не в полном объеме)* обязательство по выплате пассажиру, грузоотправителю, грузополучателю возмещения за нарушение договора (причинение вреда, ущерб), а потому не получил права на регресс. В этом случае стороны Соглашения, непосредственно участвовавшие в перевозке в ПСС, выплачивают пассажиру, грузоотправителю, грузополучателю такое возмещение в *случаях и в порядке*, установленных Соглашением, и в *размерах*, определенных в соответствии с правилами ч. 1–3, 5 ст. 4 Закона, за вычетом доли, уже уплаченной перевозчиком, заключившим договор перевозки в ПСС. Важно: Соглашение должно не только предусматривать *случаи и порядок* выплаты участниками возмещения пассажиру, грузоотправителю, грузополучателю (см. п. 12 ч. 3 ст. 2 Закона, первое предложение ч. 6 ст. 4 Закона), но и определять *взаимоотношения* участников в связи с выплатой такого возмещения (см. второе предложение ч. 6 ст. 4 Закона).

Отдельных слов заслуживают правила ч. 7, 9, 10 и 13 ст. 4 Закона.

1. Правило ч. 7 ст. 4 Закона формулирует *исключение* из принципа «ответственным лицом перед пассажиром, грузоотправителем, грузополучателем является перевозчик, заключив-

ший договор перевозки в ПСС». Если нарушение договора перевозки в ПСС связано с *причинением вреда (ущерба)*, пассажир, грузоотправитель, грузополучатель вправе предъявить требование о его возмещении к перевозчику того вида транспорта, которым непосредственно осуществлялась перевозка в момент причинения вреда (ущерба). Понятно, что предъявление такого – *прямого* – требования возможно, если известен (установлен) вид транспорта, при перевозке которым был причинен вред (ущерб), в противном случае придется предъявлять требования к перевозчику, заключившему договор перевозки в ПСС. Между тем предъявление прямого требования *исключает* требование к перевозчику, заключившему договор перевозки в ПСС. Прямое требование является *деликтным* (поскольку в ч. 7 ст. 4 Закона говорится: «...в случаях, предусмотренных ст. 1079 Гражданского кодекса...»), его предъявление возможно только при причинении *вреда жизни (здоровью) пассажира*, а также *ручной клади, багажу, грузобагажу*, ущерба, причиненного *грузоотправителю, грузополучателю*. Итак, в дополнение к ст. 800 ГК, предусмотревшей деликтную ответственность перевозчика за вред, причиненный *жизни (здоровью) пассажира*, правило ч. 7 ст. 4 Закона устанавливает деликтную ответственность также за вред, причиненный перевозимому *имуществу*.

2. Правило ч. 9 ст. 4 Закона определяет *временные пределы* ответственности перевозчика, заключившего договор перевозки в ПСС, при одновременном присутствии двух условий – если: а) заключен договор перевозки в ПСС *пассажира*; б) этот договор предусматривает сдачу пассажиром для перевозки *багажа*. Перевозчик, заключивший такой договор, отвечает за причиненный вред багажу *с момента его сдачи* в пункте отправления и вплоть до *момента его выдачи* уполномоченному лицу в пункте назначения.

3. Взаимосвязанные правила ч. 10 и 13 ст. 4 Закона посвящены ответственности не перевозчика, заключившего договор перевозки в ПСС, а его контрагента, причем не всякого, а только *грузоотправителя*. Согласно ч. 10 ст. 4 Закона грузоотправитель отвечает за неисполнение (ненадлежащее исполнение) договора перевозки в ПСС груза перед перевозчиком, заключившим такой договор, в соответствии с Гражданским кодексом РФ, законодательством РФ, регулирующим перевозки тем видом транспорта, при перевозке которым произошло неисполнение

(ненадлежащее исполнение) договора, а также договором перевозки в ПСС. Согласно ч. 13 ст. 4 Закона перевозчик, заключивший договор перевозки в ПСС, должен распределить полученные от грузоотправителя денежные суммы между сторонами Соглашения, участвующими в осуществлении перевозки в ПСС, в *порядке и сроки*, установленные Соглашением.

Другие вопросы ответственности. Самостоятельное место в регулировании вопросов ответственности занимают правила ч. 8, 11 и 12 ст. 4 Закона.

1. Правило ч. 8 ст. 4 Закона позволяет *застраховать* в соответствии со ст. 932 ГК: а) перевозчику, заключившему договор перевозки в ПСС, риск ответственности за неисполнение (ненадлежащее исполнение) обязательств, предусмотренных таким договором; б) участникам Соглашения – риск ответственности за неисполнение (ненадлежащее исполнение) обязательств, предусмотренных Соглашением. При отсутствии данного правила заключение таких договоров страхования было бы *невозможным* (см. п. 1 ст. 932 ГК).

2. Правила ч. 11 ст. 4 Закона, связанные с правилом п. 11 ч. 3 ст. 2 Закона, посвящены ответственности *стороны Соглашения*, основание ее возложения – *задержка* приема, выдачи, передачи груза, *задержка* транспортного средства в пункте приема, выдачи или передачи груза. Данную ответственность несет та сторона Соглашения, от которой зависят причины такой задержки, перед той стороной Соглашения, которая владеет пунктом приема, выдачи или передачи груза. Данная ответственность представляет собой *плату* за пользование пунктом приема, выдачи или передачи груза, ее *размеры* и *порядок внесения* должно устанавливать *Соглашение*, если иное не предусмотрено законодательством РФ.

3. Правило ч. 12 ст. 4 Закона особо посвящено *задержке* на железнодорожных путях общего пользования *порожних грузовых вагонов* или *вагонов с грузом, контейнеров*. Оно в соответствии со ст. 39 УЖДТ позволяет *взимать плату* за нахождение на железнодорожных путях общего пользования железнодорожного подвижного состава в ожидании погрузки, выгрузки грузов, подачи, приема вагонов, контейнеров с той стороны Соглашения, от которой зависят причины такой задержки.

Заключение

В заключении – несколько слов о ст. 5 Закона. Правила ее ч. 1 и 2 предусматривают *претензионный* порядок разрешения споров из договоров перевозки в ПСС. Для споров из договоров перевозки в ПСС *пассажиры* этот порядок является *возможным*, для споров из договоров перевозки в ПСС *грузов* он является *необходимым*. Перевозчик, заключивший договор перевозки в ПСС, обязан рассмотреть поступившую от пассажира, грузоотправителя, грузополучателя претензию в течение 30 дней со дня ее получения. С учетом сказанного иск к перевозчику, заключившему договор перевозки в ПСС, пассажир может предъявить и без предварительного предъявления претензии, а грузоотправитель и грузополучатель – в двух случаях: а) полного (частичного) отказа перевозчика удовлетворить претензию; б) неполучения от него ответа на претензию в течение установленного для ее рассмотрения срока (см. ч. 3 ст. 5 Закона). Поскольку в ч. 1, 2 ст. 5 Закона говорится о договорах перевозки в ПСС пассажира и груза, при этом субъектами предъявления претензии названы пассажиры, грузоотправители, грузополучатели, а адресатом претензии – перевозчик, заключивший договор перевозки в ПСС, претензионный порядок *не распространяется* на требования перевозчиков и иных участников перевозки в ПСС (например, на случаи, предусмотренные в ч. 4, 10–12 ст. 4 Закона), а также на прямые требования пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей (см. ч. 7 ст. 4 Закона). И еще. В ч. 4 ст. 5 Закона установлен сокращенный – *годовой* – срок исковой давности по требованиям в связи с *неисполнением (ненадлежащим исполнением) договора перевозки в ПСС*, он начинает течь со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления иска. Таким образом, по остальным требованиям – в связи с причинением вреда жизни (здоровью) пассажира, его ручной клади, багажу, грузобагажу, ущерба грузоотправителю, грузополучателю (см. ч. 1–3, 5 ст. 4 Закона) – срок исковой давности является *общим* и составляет три года, начало его течения определяется в соответствии со ст. 200 ГК (см. п. 1 ст. 196 ГК).

Таково первое наиболее общее впечатление о недавно принятом и еще не вступившем в силу Законе о прямых смешанных перевозках. Как он будет работать – покажет время. Исследование вопросов и проблем прямой смешанной перевозки в дальнейшем надеемся продолжить...



СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гарашук О. А. Багаж и грузобагаж как объекты договора перевозки груза железнодорожным транспортом // Транспортное право и безопасность. 2017. № 3(15). С. 20–27.
2. Иоффе О. С. Обязательственное право. М. : Юрид. лит., 1975. 880 с.
3. Хаскельберг Б. Л. Правовое положение транспортных организаций при перевозке грузов в прямом и прямом смешанном сообщении (по изд. 1972 г., г. Иркутск) // Гражданское право. Избранные труды. Томск : Красное знамя, 2008. С. 276–292.
4. Шмиттгофф К. Экспорт: право и практика международной торговли. М. : Юрид. лит., 1993. 512 с.

REFERENCES

1. Garashuk O. A. Bagazh i gruzobagazh kak objekti dogovora perevozki gruzha zheleznodorozhnim transportom [Luggage and cargo-luggage as the objects of cargo carriage contract by railway transport]. *Transportnoje pravo i bezopasnost* [Transport right and safety], 2017, no. 3 (15), pp. 20-27. (in Russian)
2. Ioffe O. S. *Objazatelstvennoe pravo* [Obligatory law]. Moscow, Jurid. lit. Publ., 1975, 880 p. (in Russian)
3. Khaselberg B. L. Pravovoje polozhenije transportnih organizacij pri perevozke gruzov v prjamom i prjamom smeshannom soobshenii (po izd. 1972 g., Irkutsk) [Transport organizations'

right state in straight and straight mixed cargo carriage transportation service]. *Grazhdanskoje pravo. Izbrannije trudi* [Civil law. Selected works]. Tomsk, Krasnoje Znamja Publ., 2008, pp. 276-292. (in Russian)

4. Schmitthoff K. *Export: pravo i praktika mezhdunarodnoi trgovli* [Export trade: the law and practice of international trade]. Moscow, Jurid. lit. Publ., 1993, 512 p. (in Russian).

Статья поступила в редакцию 13.01.2025; одобрена после рецензирования 25.01.2025; принята к публикации 29.01.2025

Received on 13.01.2025; approved on 25.01.2025; accepted for publication on 29.01.2025

Ровный Валерий Владимирович – доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры гражданского права, Юридический институт, Иркутский государственный университет (Россия, 664003, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1), ORCID: 0000-0002-4691-5340, Researcher ID: AFR-3491-2022; e-mail: rovnij@mail.ru

Rovniy Valeriy Vladimirovich – Doctor of Law, Professor, Professor of The Civil Law Department, Law Institute, Irkutsk State University (1, K. Marx st., Irkutsk, 664003, Russian Federation), ORCID: 0000-0002-4691-5340, Researcher ID: AFR-3491-2022; e-mail: rovnij@mail.ru