

Научная статья

Научная специальность

5.1.3 «Частноправовые (цивилистические) науки»

УДК 347.463:347.763.9

DOI <https://doi.org/10.26516/2071-8136.2025.4.84>

ДОГОВОРЫ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ (КОММЕНТАРИЙ К СТАТЬЕ 799 ГК РФ)

© Ровный В. В., 2025

Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Россия

Рассматриваются правила ст. 799 ГК РФ, посвященной договорам об организации работы по обеспечению перевозок грузов (ДОРОПГ), а также связанные с ней нормы транспортного законодательства. Осмысливаются и комментируются два вопроса: понятие ДОРОПГ и особенности их заключения. Основная часть исследования состоит из четырех разделов: 1) ДОРОПГ и перевозки в смешанном сообщении; 2) о перевалке грузов, узловых соглашениях, договорах на централизованный завоз (вывоз) грузов; 3) сравнение ДОРОПГ с другими договорами; 4) о связи ст. 799 ГК с перевозками грузов и другого имущества. Сделан вывод о том, что ДОРОПГ заключают транспортные организации различных видов транспорта при их взаимодействии в рамках осуществления перевозок в прямом и непрямом смешанном сообщении. Проведено сравнение ДОРОПГ с соглашениями об организации перевозок в прямом смешанном сообщении. Рассматривается вопрос о перевалке грузов – операции по передаче грузов в пути следования между транспортными организациями, а также связанный с ним вопрос о судьбе упомянутых в ст. 799 ГК узловых соглашений и договоров на централизованный завоз (вывоз) грузов. В результате сравнения ДОРОПГ и других договоров (об организации перевозок, предварительного, учредительного, простого товарищества) сделан вывод о том, что ДОРОПГ – рамочный организационный договор. Обоснована возможность распространения правила ч. 1 ст. 799 ГК на случаи организации работы по обеспечению перевозок не только грузов, но и другого имущества (багажа, грузобагажа, почты, порожних грузовых вагонов). Для иллюстрации выводов приводятся примеры, в основном связанные с деятельностью организаций морского, речного и железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов, перевозка в прямом смешанном сообщении, перевозка в непрямом смешанном сообщении, соглашение об организации перевозок в прямом смешанном сообщении, перевалка грузов, узловое соглашение, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов, рамочный договор.

CONTRACTS OF ORGANIZING THE WORK FOR CARGO CARRIAGE SECURING (COMMENTARY FOR ARTICLE 799 CIVIL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION)

© Rovniy V. V., 2025

Irkutsk State University, Irkutsk, Russian Federation

The rules of article 799 of the Civil Code Russian Federation, dedicated to the contracts of organizing the work for cargo carriage securing (COWCCS), and also connected with it rules of transport legislation are under consideration. Two questions – the COWCCS-phenomenon and peculiarities of their conclusion – are under comprehending and commenting. The main part of the investigation consists of four sections: 1) COWCCS and mixed transportation service; 2) about transshipment, junction agreements, contracts for centralized cargo's supplying (removing); 3) comparison the COWCCS with other contracts; 4) about the connection article 799 CC RF with carriage cargo and other property. The inference that the COWCCS are concluded by transport organizations of various transport kinds during their interaction in the frames of realizing mixed transportation service (straight and nonstraight) is made. The comparison the COWCCS with agreements about organizing of straight mixed transportation service is fulfilled. The question about transshipment (cargo transference operation between transport organizations during cargo transportation) and connected with it the question about the fate above-mentioned in the article 799 CC RF junction agreements and contracts for centralized cargo's supplying (removing) is being under examination. As a result of comparison the COWCCS with other contracts (about organizing the transportation, preliminary, constituent, simple partnership) the inference that the COWCCS is frame organizing contract is made. The possibility of spreading rule of the part 1 article 799 CC RF for the contracts of organizing the work for cargo and other property (luggage, cargo-luggage, mail, empty goods wagons)

carriage securing is grounded. Examples mainly connected with sea, river and railway transport organizations' activity are being brought to illustrate inferences.

Keywords: contracts of organizing the work for cargo carriage securing, straight mixed transportation service, non-straight mixed transportation service, agreement about organizing of straight mixed transportation service, transshipment, junction agreement, contracts for centralized cargo's supplying (removing), frame contract.

Введение

В Гражданском кодексе РФ (далее – ГК)¹ ст. 799 «Договоры между транспортными организациями» является предпоследней в гл. 40 «Перевозка», она состоит из двух частей, в каждой части законодатель сформулировал по одной норме права (итого два правила). В ч. 1 ст. 799 ГК говорится о возможности заключения между организациями различных видов транспорта договоров об организации работы по обеспечению перевозок грузов, здесь же приводятся два примера таких договоров – узловые соглашения и договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов. Далее в ч. 2 содержится отсылка к определяющим порядок заключения таких договоров транспортным уставам и кодексам, другим законам, иным правовым актам. Обе нормы ст. 799 ГК – декларативная и отсылочная – лишены самостоятельного регулятивного эффекта. Причина нашего обращения к ст. 799 ГК состоит в следующем: летом 2024 г. был принят предусмотренный в ст. 788 ГК закон о прямых смешанных перевозках, который вступил в силу с 1 сентября 2025 г. [7]. В условиях изменившегося законодательства пришло время осмыслить и ст. 799 ГК.

Далее по тексту и в сносках используются следующие сокращения законов: **ВК** – Воздушный кодекс²; **ЗВУТ** – Закон о внеуличном транспорте³; **ЗМП** – Закон о морских портах⁴; **ЗПС** – Закон о почтовой связи⁵; **ЗПСР** – Закон о

прямых смешанных перевозках⁶; **ЗТЭД** – Закон о транспортно-экспедиционной деятельности⁷; **КВВТ** – Кодекс внутреннего водного транспорта⁸; **КТМ** – Кодекс торгового мореплавания⁹; **УАТГНЭТ** – Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта¹⁰; **УЖДТ** – Устав железнодорожного транспорта¹¹. Другие сокращения: **ДОРОПГ** – договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов; **ДЦЗВГ** – договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов; **НСС** – не прямое смешанное сообщение; **ОМТ** – оператор морского терминала; **ПСС** – прямое смешанное сообщение; **СОППСС** – соглашение об организации перевозок в прямом смешанном сообщении.

Результаты исследования сформулированы далее в разделах 1–4.

1. ДОРОПГ и перевозки в смешанном сообщении

Договоры, предусмотренные в ч. 1 ст. 799 ГК (ДОРОПГ), заключают транспортные организации различных видов транспорта, эти договоры имеют организационно-обеспечительную направленность и связь с перевозками грузов. В условиях свободы договора (п. 1 ст. 1, ст. 421 ГК) возможность их заключения очевидна и без особого упоминания¹². Поэтому назначение

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 См.: Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Собр. законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

³ См.: 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. I. Ст. 26.

⁴ См.: 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.

⁵ См.: О почтовой связи : федер. закон от 17 июля 1999 г. № 176-ФЗ (ред. от 19.12.2023) // Собр. законодательства РФ. 1999. № 29. Ст. 3697.

⁶ 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. I. Ст. 4984.

⁷ 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. I. Ст. 2701.

⁸ См.: Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Собр. законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

⁹ См.: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) // Собр. законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

¹⁰ См.: Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : федер. закон от 8 нояб. 2007 г. № 259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собр. законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.

¹¹ См.: 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.

¹² Свобода договора не исключает и другие договоры, скажем, об организации работы по обеспечению перевозок грузов между организациями одного вида транспорта (например, автотранспортными предприятиями с разным парком автомобилей), между организациями одного или различных видов транспорта об организации работы по обеспечению перевозок пассажиров (например, туристов к месту отдыха, фанатов на мундиаль). Формально такие договоры лежат за рамками ч. 1 ст. 799 ГК.

ст. 799 ГК, скорее всего, состоит не в том, чтобы такую возможность закрепить, а в том, чтобы подчеркнуть два принципиальных обстоятельства: а) перевозки грузов, осуществляемые при взаимодействии организаций различных видов транспорта, обеспечиваются *договорами*, т. е. *гражданско-правовыми* (а не административными) средствами (ч. 1); б) порядок заключения таких договоров определяют *нормативные правовые акты*, т. е. выраженная по этому вопросу публичная воля *ограничивает свободу частного усмотрения* (ч. 2)¹. Упоминание об организациях разных видов транспорта, взаимодействующих при оказании перевозочной услуги, и договорах между ними содержится также в ст. 788 ГК «Прямое смешанное сообщение». Услуга при *грузовых или пассажирских* перевозках в ПСС оказывается по *единому* на всем пути следования транспортному документу (и договору), а взаимоотношения транспортных организаций и порядок организации перевозок регулируются *законом* (ЗПСП) и заключаемыми в соответствии с ним *соглашениями* (СОППСС). Сравнение СОППСС и ДОРОПГ дает следующий результат.

1. СОППСС – исходный юридический факт, лежащий в основании перевозок в ПСС (ст. 2 ЗПСП), заключение СОППСС – *обязанность* участников перевозочного процесса прямых смешанных перевозок. Заключение ДОРОПГ – *право* транспортных организаций (ч. 1 ст. 799 ГК).

2. Объекты перевозки в ПСС – грузы, пассажиры и багаж (ст. 788 ГК), а также ручная кладь, грузобагаж, порожние грузовые вагоны (ч. 1 ст. 1 и ч. 6 ст. 2 ЗПСП²). Таким образом, СОППСС заключаются в связи с перевозками *пассажиров и (или) имущества*, ДОРОПГ – только *имущества*.

3. Законодатель по-разному определяет участников СОППСС. В ст. 788 ГК это *транспортные организации разных видов транспорта*. В ч. 1 ст. 2 ЗПСП это перевозчики, вла-

дельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, владельцы железнодорожных путей необщего пользования³, владельцы объектов транспортной инфраструктуры автомобильного, внеуличного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта⁴, операторы морских линий⁵, операторы морских терминалов и портов, речных портов⁶, операторы железнодорожного подвижного состава⁷, экспедиторы⁸, *иные участники* перевозочного процесса прямых смешанных перевозок. Не все такие «участники» признаются законодателем транспортными организациями (ср., например, п. 6 и 8 ст. 4 ЗМП).

Участники ДОРОПГ – *транспортные организации*, принадлежащие к *различным* видам транспорта и *способные* к участию в грузоперевозках. Участвующие в ДОРОПГ транспортные организации могут быть *перевозчиками* или выполнять *вспомогательные* (относительно перевозки) функции. Так, операторы речного порта (причала) и ОМТ – транспортные организации, осуществляющие эксплуатацию порта (причала) или морского терминала, операции с грузами (включая их перевалку), обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) обслуживание пассажиров и багажа (ст. 3 КВВТ, п. 8 ст. 4 ЗМП). Таким образом, в ДОРОПГ могут участвовать транспортные организации с разными функциями: перевозчики и неперевозчики, только перевозчики, только неперевозчики. Не могут участвовать в ДОРОПГ организации внеуличного транспорта. Внеуличный транс-

³ О понятиях «инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования» и «железнодорожные пути общего пользования», «владелец железнодорожных путей необщего пользования» и «железнодорожные пути необщего пользования» см. в ст. 2 УЖДТ.

⁴ О круге таких объектов см. в ст. 2 УАТГНЭТ, п. 10 ч. 1 ст. 3 ЗВУТ, ст. 7.1 ВК, п. 1 ст. 4 ЗМП, ст. 3 КВВТ. См. также: Об утверждении Перечня объектов инфраструктуры морского порта : приказ Минтранса России от 7 нояб. 2017 г. № 475 (зарег. в Минюсте РФ 22.01.2018 № 49698) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>, 23.01.2018.

⁵ Оператор морской линии – *перевозчик*, по заявлению которого зарегистрирована морская линия, т. е. сообщение между морскими портами, при котором перевозки судами грузов и (или) пассажиров и багажа осуществляются на регулярной основе по расписанию (п. 1 ст. 114.1, п. 10 ст. 114.2 КТМ).

⁶ О понятиях «морской терминал» и «ОМТ» см. в п. 7, 8 ст. 4 ЗМП. О понятии «морской порт» см. в п. 1 ст. 9 КТМ. Легального определения «оператор морского порта» нет, видимо, имеется в виду субъект, который управляет всей инфраструктурой морского порта, координирует работу всех имеющихся в порту терминалов (например, контейнерного, наливного, пассажирского), обеспечивает логистику и безопасность порта в целом. О понятиях «причал», «речной порт», «оператор порта или причала» см. в ст. 3 КВВТ.

⁷ О понятии «оператор железнодорожного подвижного состава» см. в ст. 2 УЖДТ.

⁸ О деятельности экспедиторов см. в гл. 41 ГК и в ЗТЭД.

¹ В прошлых кодификациях аналогов ст. 799 ГК не было. См.: Гражданский кодекс РСФСР : принят на IV сессии ВЦИК IX созыва 31.10.1922 (с изм.) // Собр. узаконений РСФСР. 1922. № 71. Ст. 904 ; Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик : приняты Законом СССР от 08.12.1961 // Ведомости Верховного Совета СССР. 1961. № 50. Ст. 525 ; Гражданский кодекс РСФСР : утв. Законом РСФСР от 11.06.1964 (с изм.) // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1964. № 24. Ст. 406 ; Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик от 31.05.1991 № 2211-1 // Ведомости Съезда народных депутатов СССР и Верховного Совета СССР. 1991. № 26. Ст. 733.

² Примечание: в ЗВУТ, ЗМП, ЗПСП (в отличие от ГК) цифру внутри статьи законодатель называет *частью* статьи (а не пунктом), а цифру со скобкой – *пунктом*.

порт (метрополитен, монорельсовый транспорт, подвесная канатная дорога транспортная, фуникулер транспортный) используется для перевозки *только* пассажиров и провоза ручной клади (п. 1, 7, 8, 13, 20 ч. 1 ст. 3, ст. 4 ЗВУТ), о перевозке на нем грузов упоминается лишь в связи с обеспечением функционирования объектов его собственной инфраструктуры (решением *внутренних* задач – п. 14 ч. 1 ст. 3 ЗВУТ). Перейдем к примерам. Так, согласно ст. 27 ЗМП при организации работы по обеспечению перевалки грузов в морском порту перевозчики могут заключать договоры с ОМТ (ч. 2 и 3) и соглашения с владельцами объектов инфраструктуры морского порта, не являющимися ОМТ (ч. 6). Поскольку ОМТ признаются транспортными организациями, а владельцы объектов инфраструктуры морского порта, не являющиеся ОМТ, таковыми не признаются (ср. п. 6 и 8 ст. 4 ЗМП), договоры в ч. 2 и 3 ст. 27 ЗМП являются ДОРОПГ, а соглашение в ч. 6 ст. 27 ЗМП *не является* ДОРОПГ¹. *Не является* ДОРОПГ и договор между транспортной организацией и оператором почтовой связи об организации работы по обеспечению перевозок почты, так как ни операторы, ни организации почтовой связи транспортными организациями *не признаются* (ст. 2 ЗПС)². Противопоставление ДОРОПГ другим договорам связано со следующим: а) согласно ч. 2 ст. 799 ГК порядок заключения ДОРОПГ определя-

ют *нормативные правовые акты*, этот порядок, следовательно, не могут определять другие источники права (например, обычаи – ст. 5 ГК, ст. 3 ЗМП); б) правило ч. 2 ст. 799 ГК является *императивным*, а потому оно не может быть ни исключено, ни изменено договором (абз. 1 п. 4 ст. 421, п. 1 ст. 422 ГК). Такой подход законодателя к порядку заключения ДОРОПГ обеспечивает *единообразие* этих договоров, при этом степень сходства среди ДОРОПГ одного типа (вида) зависит от соотношения императивных и диспозитивных норм, определяющих порядок их заключения, а также от наличия (отсутствия) у них типовых форм. Договоры, не являющиеся ДОРОПГ, заключаются не в соответствии с ч. 2 ст. 799 ГК, а по *общим правилам* (см. ст. 421, гл. 28 ГК). По *общим правилам* заключаются и те ДОРОПГ (т. е. договоры, соответствующие ч. 1 ст. 799 ГК), порядок заключения которых *не определен* в соответствии с ч. 2 ст. 799 ГК³.

4. В ст. 799 ГК не говорится о едином на всем пути следования транспортном документе (ср. ст. 788 ГК, ч. 1 ст. 1 ЗПС), поэтому ДОРОПГ могут заключаться при *прямых* и *непрямых* смешанных перевозках грузов. Участники перевозочного процесса *прямых* смешанных перевозок, прежде всего, *должны* заключить СОППСС (ст. 788 ГК, ч. 1 ст. 2 ЗПС), существенные его условия названы в п. 1–17 ч. 3 ст. 2 ЗПС и могут дополняться участниками (в первом предложении ч. 3 ст. 2 ЗПС говорится «в том числе»)⁴. Относительно условий организации работы по обеспечению перевозок грузов СОППСС *не конкурируют* с ДОРОПГ: такие условия могут включаться в СОППСС, если являются *общими для всех* участников перевозочного процесса прямых смешанных перевозок (транспортных и нетранспортных организаций), в противном случае место им в других договорах. Так, в ч. 3 ст. 2 ЗПС не говорится о том, чтобы в СОППСС

¹ Два уточнения: 1) заключенный в соответствии с ч. 2 ст. 27 ЗМП договор между ОМТ и морским перевозчиком составляет исключение и *не является* ДОРОПГ, так как в нем участвуют транспортные организации *одного вида транспорта*; 2) гипотетический трехсторонний договор об организации работы по обеспечению перевалки грузов в морском порту с участием *двух транспортных организаций и одной нетранспортной* (например, железнодорожного перевозчика, ОМТ и владельца объекта инфраструктуры морского порта, не являющегося ОМТ) *является* ДОРОПГ в той его части, которая связывает *транспортные организации* (т. е. железнодорожного перевозчика и ОМТ).

² Почтовая связь – единый производственно-технологический комплекс технических и транспортных средств, обеспечивающий прием, обработку, перевозку, доставку (вручение) почтовых отправлений – адресованной *письменной корреспонденции* (простых и регистрируемых писем, почтовых карточек, секограмм, бандеролей и мелких пакетов); *посылок; прямых почтовых контейнеров* (ст. 2 ЗПС). Термин «почтовый транспорт» (ст. 32 ЗПС) – скорее, *технический*, попытка его юридикализации неуспешна. Так, согласно п. 1 ст. 103 КВВТ «организациям почтовой связи предоставляется право осуществлять в сопровождении работников организаций почтовой связи *перевозки почтовых отправлений* за установленную плату на судах, совершающих регулярные рейсы. На судах, осуществляющих перевозки почтовых отправлений в сопровождении работников организаций почтовой связи, для проведения почтовых операций, хранения почтовых отправлений и отдыха работников организаций почтовой связи предоставляются помещения за плату, установленную *перевозчиками* за использование таких помещений в установленном порядке». Таким образом, по воле законодателя при перевозках почтовых отправлений организации почтовой связи оказались одновременно в роли и *перевозчика, и арендатора помещений на судне*.

³ Так, с 1 ноября 2017 г. утратили силу п. 2 ч. 3 и ч. 6 ст. 17 ЗМП (см.: О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 18 июля 2017 г. № 177-ФЗ // Собр. законодательства РФ. 2017. № 30. Ст. 4457, ст. 1 данного Закона). Прежде в п. 2 ч. 3 предусматривалось утверждение *нормативов* – федеральных Правил оказания услуг по обслуживанию судов в морском порту и на подходах к нему; в свою очередь, в ч. 6 предусматривалось, что условия обслуживания судов в морском порту и на подходах к нему регулируются такими Правилами.

⁴ Согласно абз. 2 п. 1 ст. 432 ГК существенные условия договора могут быть *объективными* (условия о предмете договора, условия, которые названы в законе или иных правовых актах как существенные или необходимые для договоров данного вида) и *субъективными* (все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение).

предусматривался порядок обслуживания транспортных средств, используемых при перевозках в ПСС. Поскольку этот вопрос является не общим, а *частным*, заинтересованные в его решении транспортные организации (например, морские и речные перевозчики, ОМТ и операторы речного порта) могут заключить ДОРОПП, определяющий порядок обслуживания судов (с учетом их вида, специализации, устройства, оснащения¹) и других транспортных средств (например, лихтеров²). В свою очередь, участники перевозочного процесса *непрямых* смешанных

¹ Универсальные сухогрузы перевозят генеральные (штучные) грузы, рефрижераторы – грузы, требующие соблюдения низкой температуры на борту, балкеры – сухой груз навалом, контейнеровозы – грузы в контейнерах, лихтеровозы – грузы в лихтерах, ролкеры – транспортные средства, лесовозы – необработанный лес, пиломатериалы, древесное сырье, скотовозы – животных. Устройство и оснащение судна зависит от его специализации. Так, универсальные сухогрузы имеют краны и стрелы для самостоятельного проведения грузовых работ. Рефрижераторы имеют маленькие люки, толстую теплоизоляцию трюма, холодильные установки. Балкеры имеют большие люки и могут не иметь грузового устройства, в этом случае все грузовые работы проводятся средствами порта. Палуба контейнеровозов для удобства погрузки и фиксации контейнеров разделена на ячейки длинными направляющими, такие суда также часто лишены грузового устройства. Лесовозы имеют особую прочную верхнюю палубу (на ней перевозится 1/3 всего груза), оснащаются стеньгами и найтовками для фиксации груза на палубе. См.: <https://boatprofi.com/articles-post/klassifikatsiya-sudov/> (дата обращения: 26.07.2025); <https://glsystem.net/news/vidy-sudov-dlya-morskih-perevozok> (дата обращения: 30.07.2025).

² Лихтеры – баржи (плавающие контейнеры) для перевозки грузов, сами лихтеры перевозятся на специализированных судах – лихтеровозах. Лихтер – *грузовая единица*, представляет собой ящик с плоским дном и вертикальными бортами, на лихтере – один трюм и один люк с металлическими водонепроницаемыми закрытиями, корпус имеет двойное дно и борта, лихтеры могут иметь собственное грузовое устройство, ледовое усиление корпуса для плавания в мелкобитом льду. Грузоподъемность одного лихтера зависит от его типоразмеров и может быть от 370 т (LASH 18,75×9,5×4,3 м) до 7000 т (Trimariner 61,1×24×5,18 м). Если на контейнеровозах грузовые операции совершаются на терминалах, погрузка лихтеров на лихтеровоз совершается с воды, а их выгрузка – на воду, т. е. беспричально в удобном месте вблизи берега, порта (на рейде). По способу грузообработки лихтеровозы бывают трех типов: а) на лихтеровозах с *крановой* грузообработкой лихтеры поднимаются с воды и устанавливаются в трюм судна судовым катучим козловым краном; б) на лихтеровозах с *горизонтальной* грузообработкой лихтеры поднимаются до уровня грузовой палубы кормовыми подъемниками и далее через кормовые ворота на колесных рельсовых тележках доставляются к месту установки; в) *доковые* лихтеровозы при погрузке ритопливаются и заполняют трюм водой, затем в трюм через кормовой лацпорт с помощью вспомогательных буксиров заводят лихтеры. Выгруженные из лихтеровозов на воду лихтеры по одному или в связке *буксируются* к месту назначения (причалу) для выгрузки из них грузов. Перевозка грузов в лихтерах снижает финансовые и временные расходы в портах, позволяет участвовать в грузоперевозках даже портам с одним мелководным причалом и одним грузоподъемным краном. Но важно и другое: лихтеры – *несамоходные безэкипажные водные транспортные средства*, они должны подчиняться соответствующим регистрам, техническим требованиям (якоря, огни) и требуют *специального обслуживания*, операции с лихтерами зависят от состояния внутренних водных путей, ледового режима, удаленности от места выгрузки груза из лихтеров. См.: <https://maritimeforum.net/data/spravochnik/lihterovozy.html> ; <https://www.seaships.ru/lighter.htm> (дата обращения: 26.07.2025).

перевозок (такие перевозки осуществляются по *отдельным* перевозочным документам на транспорте каждого вида – ст. 2 УЖДТ) *не связаны* общим договором. При необходимости участвующие в таких перевозках транспортные организации *могут* заключить ДОРОПП.

2. О перевалке грузов, узловых соглашениях, договорах на централизованный завоз (вывоз) грузов

Перевалка грузов – технологическая операция по передаче грузов в пути следования (перемещению между перевозчиками), она может осуществляться быстрым и экономичным способом – *напрямую* с одного транспортного средства на другое или *опосредованно* – через склады хранения грузов. Согласно п. 9, 10 ст. 4 ЗМП перевалка грузов – комплексный вид услуг и (или) работ по: а) перегрузке грузов и (или) багажа с одного вида транспорта на другой вид транспорта при перевозках в прямом международном сообщении и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении, в том числе перемещение грузов в границах территории морского порта и их технологическое накопление (т. е. формирование партий грузов в ожидании подачи транспортных средств); б) перегрузке грузов без их технологического накопления с одного вида транспорта на другой вид транспорта. Перевалку грузов регулируют федеральные (п. 1 ч. 3 ст. 17 ЗМП) и локальные нормативные акты³. При перевозках в ПСС перевалка грузов осуществляется *без участия* отправителей, получателей грузов, их представителей, при перевозках в НСС – *с их участием*. Поэтому при перевозках в ПСС заказчиками перевалки груза являются *перевозчики*, при перевозках в НСС ими могут быть *отправители, получатели груза, их представители* (см. ч. 2 ст. 20 ЗМП).

³ См.: Об утверждении Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту : приказ Минтранса России от 9 июля 2014 г. № 182 (зарег. в Минюсте РФ 29.12.2014 № 35476 ; ред. от 06.09.2021) // Рос. газ. 2015. 30 янв. № 18 ; Правила оказания услуг по перевалке грузов публичного акционерного общества «Владивостокский морской торговый порт» (ПАО «ВМТП»). URL: https://vmtp.ru/upload/sprint.editor/681/gyb9hqtijwagh54j69u5myq2pz3mjr6/Pravila_okazaniya_uslug_po_perevalke_gruzov_v_PAO_VMTP.pdf (дата обращения: 13.08.2025). Примечательно следующее: перегрузка грузов с судна на судно регулируется отдельно – не по правилам «оказания услуг по перевалке грузов в морском порту» (п. 1 ч. 3 ст. 17 ЗМП), а по правилам «оказания иных обычно оказываемых в морском порту услуг» (п. 3 ч. 3 ст. 17 ЗМП), см.: Об утверждении Правил оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно : приказ Минтранса России от 29 апр. 2009 г. № 68 : зарег. в Минюсте РФ 29.06.2009 № 14146 (ред. от 10.05.2016) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2009. № 28.

В СССР при перевозках в ПСС порядок перевалки грузов *по каждому* перевалочному пункту определяли *узловые соглашения* (упоминаются в ч. 1 ст. 799 ГК). Порядок их разработки и заключения устанавливали Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении 1956 г.¹ Согласно § 39 Правил узловые соглашения заключались между железной дорогой и парохозяйствами (портами и пристанями), а в соответствующих случаях – между морскими и речными парохозяйствами (портами и пристанями). Узловые соглашения применительно к местным условиям определяли широкий круг вопросов². В законодательстве РФ узловые соглашения упоминались в ЗМП и КВВТ. С 1 ноября 2017 г. в ч. 2 ст. 27 ЗМП на смену узловым соглашениям и ссылке на ст. 799 ГК пришли «договоры, заключаемые в соответствии с законодательством РФ»; узловые соглашения также исчезли из ч. 3–5 ст. 27 ЗМП, при этом на смену узловому соглашению между ОМТ и железнодорожным перевозчиком пришли договор об организации работы по обеспечению перевалки грузов в морском порту (ч. 4) и отдельный договор между ОМТ и железнодорожным перевозчиком (ч. 5)³. С 1 сентября 2025 г. в п. 2 ст. 112 КВВТ узловое соглашение заменили на СОППСС, а п. 3–5 ст. 112 и ст. 114 КВВТ, в которых упоминались узловые соглашения, утратили силу (см. ст. 6 ЗПСП). Важно: законодатель отказался от узловых соглашений в ЗМП и в КВВТ, но сохранил их в ч. 1 ст. 799 ГК. Последнее можно объяснить двояко: а) для изменения ГК необходим *отдельный закон* (п. 2.1 ст. 3 ГК);

б) отказ от узловых соглашений в ЗМП и в КВВТ имеет ограниченное значение, так как охватывает не всякую перевалку грузов.

ДЦЗВГ заключали организации автотранспорта с организациями других видов транспорта для централизованной⁴ доставки автотранспортом грузов от отправителей на железнодорожные станции отправления (в порты, на пристани, в аэропорты) и с железнодорожных станций назначения (портов, пристаней, аэропортов) к получателям. Тем самым организации автотранспорта связывали отправителей и получателей грузов с перевозчиками различных видов транспорта и осуществляли *транспортно-экспедиционное обслуживание*, т. е. а) представляли отправителей и получателей грузов во взаимоотношениях с перевозчиками; б) перевозили грузы до начала и по окончании железнодорожной, воздушной, морской, речной, смешанной перевозки. Соответственно отправители (получатели) грузов не занимались отгрузкой, получением грузов, оформлением документов (не отвлекались от решения основных задач), а перевозчики освобождались от взаимодействия с клиентурой. Для регулирования ДЦЗВГ в ст. 6 УАТ РСФСР 1969 г.⁵ предусматривались Правила централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты в Российской Федерации. В итоге в Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом 1971 г.⁶ были включены *четыре* таких документа, они принимались в разное время (1973–1976 гг.) и содержали *пять типовых ДЦЗВГ*. Так, Правила централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в морские порты в РСФСР⁷ содержали типовой ДЦЗВГ автомобильным транспортом в морские порты в РСФСР, Правила централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в аэропорты в РСФСР⁸ – типовой ДЦЗВГ автомобильным транспортом в аэропорты в РСФСР, Правила централизованного

¹ См.: Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении : утв. Министерством путей сообщения СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24.04.1956 (с изм. от 30.11.2000) // КонсультантПлюс : справочная правовая система.

² К существенным условиям узловых соглашений относились: а) порядок совместного сменного и суточного планирования работы пункта перевалки; б) места подачи грузов; в) сроки загрузки и разгрузки отдельных вагонов, групп вагонов и маршрутов; г) порядок подачи, расстановки и уборки железными дорогами груженых и порожних вагонов; д) фронты загрузки и разгрузки вагонов; е) при необходимости – расписание подачи железной дорогой в порты (пристаней) вагонов под загрузку и под разгрузку; ж) порядок приема, сдачи и взвешивания грузов, а также порядок и сроки взаимной информации о подходе грузов к пункту перевалки и о прибытии груженых вагонов и судов, о подаче вагонов, их готовности к уборке и т. п.; з) порядок подачи и уборки вагонов с хозяйственными грузами, прибывающими в адрес порта (пристаней); и) место оформления документов; к) другие вопросы, вытекающие из местных условий работы портов (пристаней) и станций (§ 39 Правил).

³ См. указанный выше Федеральный закон «О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 18 июля 2017 г. № 177-ФЗ (ст. 1 данного Закона).

⁴ *Централизованный* – исходящий из центра, сосредоточенный в центре, основанный на подчинении центру (ср.: централизованная власть, централизованное снабжение, распределение).

⁵ См.: Устав автомобильного транспорта РСФСР : утв. Постановлением Совмина РСФСР от 8 янв. 1969 г. № 12 (в ред. 18.02.1991) // Собр. постановлений Правительства РСФСР. 1969. № 2–3. Ст. 8.

⁶ См.: Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом : утв. Минавтотрансом РСФСР 30 июля 1971 г. (с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ от 21.05.2007 № ГКПИ07-257) // КонсультантПлюс : справочная правовая система.

⁷ Правила утв. Минморфлотом СССР и Минавтотрансом РСФСР 12 марта 1973 г.

⁸ Правила утв. Министерством гражданской авиации СССР и Минавтотрансом РСФСР 23 июля 1973 г.

завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в порты (на пристани) внутреннего водного транспорта в РСФСР¹ – типовой договор (соглашение) на централизованный завоз (вывоз) грузов автомобильным транспортом в порты (на пристани) внутреннего водного транспорта в РСФСР. В свою очередь, в § 4 Правил централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом общего пользования на станции железных дорог, расположенные на территории РСФСР², говорилось о том, что «транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей организуется предприятиями автомобильного транспорта, а также предприятиями железнодорожного транспорта в порядке, установленном Советом Министров СССР». Поэтому данные Правила содержали два типовых ДЦЗВГ автомобильным транспортом общего пользования, исходя из того, какое предприятие – автомобильного или железнодорожного транспорта – будет выполнять транспортно-экспедиционные операции³. Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом 1971 г. применялись на территории Российской Федерации в части, не противоречащей гл. 40 ГК и гл. 2 УАТГНЭТ, до 2018 г.⁴ Важно: в действующих Правилах перевозок грузов автомобильным транспортом⁵ ДЦЗВГ не упоминаются, тем не менее они сохраняются в ч. 1 ст. 799 ГК.

3. Сравнение ДОРОПГ с другими договорами

ДОРОПГ отличаются от СОППСС тем, что в них участвуют только транспортные организации, а обеспечивают они только грузоперевоз-

ки. По субъектному составу ДОРОПГ отличаются и от договоров об организации перевозок (также направленных на обеспечение грузоперевозок – см. ст. 798 ГК): ДОРОПГ заключают транспортные организации (т. е. *услугиодатели*), договоры, предусмотренные в ст. 798 ГК, заключают *перевозчик* и *грузовладелец*. ДОРОПГ не являются ни предварительными, ни учредительными договорами, ни договорами простого товарищества, так как: а) ДОРОПГ не обязывают участников заключать в будущем основной договор на условиях, предусмотренных данным договором (ср. с п. 1 ст. 429 ГК); б) в результате заключения ДОРОПГ не возникает юридическое лицо (см. абз. 2 п. 1 ст. 52 ГК); в) участники ДОРОПГ, объединяя усилия для организации работы по обеспечению перевозок грузов, при этом не соединяют вклады и не создают общее имущество (ср. с п. 1 ст. 1041 и ст. 1043 ГК). ДОРОПГ формулируют общие условия для последующего совершения сделок и иных действий. Обязывающая сила ДОРОПГ условна, если договор заключается на случай, в частности, перевалки опасных грузов (ст. 26 ЗМП)⁶, обслуживания судов определенного типа и характеристик (например, судов танкерного флота⁷). С учетом сказанного ДОРОПГ – догово-

⁶ См. также: Об утверждении Правил безопасности морской перевозки грузов : приказ Минтранса РФ от 21 апр. 2003 г. № ВР-1/п (зарег. в Минюсте РФ 27.06.2003 № 4835) // Рос. газета. 2003. 12 нояб. № 229.

⁷ Танкер – речное или морское грузовое самоходное судно для перевозки наливом в герметичных отсеках (танках) жидкостей – нефти и нефтепродуктов, сжиженного природного газа (СПГ), продуктов химической промышленности; танкеры делятся на нефтевозы, продуктово-газовозы, химовозы. Грузоподъемность танкеров – 150–500 тыс. тонн, для погрузки и разгрузки жидких грузов используется особая грузовая система в виде сети палубных и танковых трубопроводов и насосов. Супертанкер (ULCC – Ultra-large crude carrier) – сверхкрупный океанский танкер водоизмещением от 320 тыс. т, используется для перевозки сырой нефти в место перегрузки или на нефтеперерабатывающий завод, перевозит более 2 млн баррелей нефти (более 318 тыс. т), может использоваться как плавучее нефтехранилище. Значительные сложности обслуживания супертанкеров связаны с их габаритами и грузом. Так, некогда крупнейший ULCC Knock Nevis имел дедвейт 564 763 т, длину – 458,45 м, ширину – 68,86 м, высоту борта – 29,8 м, осадку по летнюю грузовую марку – 24,61 м, турбины общей мощностью 50 тыс. л. с., скорость хода – 13 узлов, тормозной путь – 10,2 км, диаметр циркуляции – более 3,7 км, массу станкового якоря – 36 т. Судно не проходило в Суэцкий канал и в пролив Па-де-Кале (при полной загрузке), и в Панамский канал (по всем габаритам). Танкеры – источник повышенного экологического риска, к их конструкции и эксплуатации предъявляются особо строгие требования (например, танкеры должны иметь двойной корпус для предотвращения утечки груза из танков). См.: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Танкер>; https://ru.wikipedia.org/wiki/Knock_Nevis. Отдельные место среди танкеров занимают бункеровщики (суда, снабжающие другие суда на стоянке или на ходу топливом и моторными маслами) и балк-танкеры, они же нефтенавалочники, нефтерудовозы (комбинированные суда для одновременной перевозки наливных и насыпных грузов, их использование призвано повышать экономические показатели за счет исключения порожних рейсов).

¹ Правила утв. Минречфлотом РСФСР и Минавтотрансом РСФСР 14 февраля 1975 г.

² Правила утв. Министерством путей сообщения СССР и Минавтотрансом РСФСР 27 октября 1976 г.

³ Еще позднее в Общих правилах перевозок грузов автомобильным транспортом 1971 г. в разделе 27 «Правила транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР» (утв. Минавтотрансом РСФСР 6 февраля 1981 г.) появился *типовой годовой договор* на централизованную перевозку грузов со станции железных дорог, портов (пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты; он был рассчитан на перевозки грузов в *смешанном* автомобильно-железнодорожном, автомобильно-водном и автомобильно-авиационном сообщении.

⁴ См.: О признании утратившими силу Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных Министерством автомобильного транспорта РСФСР 30 июля 1971 г. : приказ Минтранса России от 23 марта 2018 г. № 113 // Консультант-Плюс : справочная правовая система.

⁵ См.: Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения РФ : постановление Правительства РФ от 21 дек. 2020 г. № 2200 (ред. от 30.12.2022) // Собр. законодательства РФ. 2020. № 52, ч. 2. Ст. 8877.

ры *рамочные*, они определяют общие условия обязательственных взаимоотношений транспортных организаций при грузоперевозках. Стороны могут конкретизировать и уточнять условия ДОРОПГ путем заключения отдельных договоров, подачи заявок, иным образом на основании либо во исполнении ДОРОПГ (п. 1 ст. 429.1 ГК); если отношения сторон окажутся неурегулированными отдельными договорами (в том числе при их незаключении, незаключенности), по общему правилу, будут применяться общие условия, содержащиеся в ДОРОПГ (п. 2 ст. 429.1 ГК)¹.

Круг ДОРОПГ является *открытым* (в ч. 1 ст. 799 ГК после двух примеров таких договоров говорится «и другие»). Однако с известными определениями предмета ДОРОПГ² согласиться нельзя. ДОРОПГ – договоры *организационные*, их назначение – определять действия, обеспечивающие грузоперевозки (сделки – ст. 153 ГК, а также другие юридические и фактические действия). Таким образом, ДОРОПГ могут создавать условия (предпосылки) для последующего заключения *имущественных* договоров, которые, в свою очередь, могут быть договорами подрядного типа, возмездного оказания услуг, смешанными. Показателен следующий пример. ЗМП проводит различие между двумя договорами – об организации работы по обеспечению перевалки грузов (ч. 2 и 3 ст. 27) и перевалки груза (ст. 20): первый (организационный) является предпосылкой заключения второго (имущественного). Договор об организации работы по обеспечению перевалки грузов – *безвозмездный* договор, определяющий порядок взаимодействия, права и обязанности ОМТ и перевозчика в связи с перевалкой *грузов вообще*. Договор перевалки груза является *возмездным*, он заключается в отношении подлежащего перевалке *объема груза*. Договор об

организации работы по обеспечению перевалки грузов заключают ОМТ и *перевозчики* (ч. 2 ст. 27 ЗМП), особо такой договор урегулирован, если в нем участвует *железнодорожный* перевозчик (ч. 3–5 ст. 27 ЗМП). Договор перевалки груза заключают ОМТ и *заказчик*, заказчиком может быть грузоотправитель (отправитель), грузополучатель (получатель), перевозчик, экспедитор, иное физическое (юридическое) лицо. По договору перевалки груза ОМТ обязуется осуществить за вознаграждение перевалку груза и выполнить другие услуги и работы, а заказчик – обеспечить своевременное предъявление груза для перевалки в соответствующем объеме и (или) своевременное получение груза и его вывоз (ч. 2 ст. 20 ЗМП); ОМТ может осуществлять погрузку, выгрузку, перемещение в границах территории морского порта, технологическое накопление груза, оформление документов на подлежащие перевалке грузы, осуществление иных дополнительных *услуг и работ* (ч. 4 ст. 20 ЗМП). Сравнимые договоры различаются и по существенным условиям. Так, о существенных условиях договора об организации работы по обеспечению перевалки грузов между ОМТ и железнодорожным перевозчиком говорится в ч. 4 ст. 27 ЗМП³, есть также *две типовые формы* этого договора: одна на случай обслуживания железнодорожного пути необщего пользования локомотивом ОМТ, другая – локомотивом перевозчика (ч. 4.1 и 5 ст. 27 ЗМП)⁴. О существенных усло-

³ Это: 1) порядок подачи и уборки вагонов, эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования, определения платы за нахождение железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях общего и необщего пользования; 2) места и нормы одновременной погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов с учетом производственных условий и объема перевозок (при обслуживании ОМТ локомотивом перевозчика), места сдачи и приема вагонов, максимальное количество одновременно подаваемых и возвращаемых вагонов (при обслуживании ОМТ локомотивом данного оператора), технологический срок оборота вагона на железнодорожном пути необщего пользования; 3) различные нормативы времени (в частности, на подачу и уборку вагонов, на осуществление операций по приему и сдаче грузов, на оформление и выдачу документов и др.); 4) порядок расчетов между сторонами договора; 5) особые условия, влияющие на осуществление погрузки грузов в вагоны, выгрузки грузов из вагонов и выполнение других работ и операций (метеосостояние, сменность работы, др.) и о наступлении которых ОМТ письменно уведомляет перевозчика; 6) порядок совместного планирования погрузки и выгрузки грузов и определения среднесуточной плановой либо согласованной нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов; 7) ответственность сторон.

⁴ См. также: Об утверждении типовых форм договора об организации работы по обеспечению перевалки грузов в морском порту : приказ Минтранса РФ от 26 авг. 2020 г. № 327 (зарег. в Минюсте РФ 15.09.2020 № 59862) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 15.09.2020).

¹ См. также: О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации о заключении и толковании договора : постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.12.2018 № 49 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2019. № 2 (см. его п. 30, 31). Широкий подход к *рамочным договорам* при исследовании системы транспортных организационных договоров еще до появления ст. 429.1 ГК сформулировал и аргументировал С. Ю. Морозов [5, с. 13, 30, 33–40].

² Приведу две цитаты: «Предметом узлового соглашения служат различные транспортные операции и услуги, которые, как правило, не воплощаются в созданных осязаемых вещах. Поэтому хотя иногда они и могут приближаться к договорам подрядного типа, в большинстве же случаев их нужно отнести к договору возмездного оказания услуг одной транспортной организацией другой» [3, с. 535]; «Предметом называемых в ст. 799 договоров могут быть различные транспортные услуги и иного рода операции. Договорами перевозки они не являются. Это – договоры подрядного типа, имеющие особенности» [4, с. 370].

виях договора перевалки груза см. в ч. 3 ст. 20, ч. 2 ст. 22 ЗМП¹.

4. О связи ст. 799 ГК с перевозками грузов и другого имущества

Назначение ДОРОПГ состоит в том, чтобы организовать работу по обеспечению *грузоперевозок*. Перевозки грузов по сравнению с перевозками пассажиров более сложны в юридическом и в технологическом отношении. Всякий договор перевозки груза объединяет *три* функции – перевозчика (услугодателя), отправителя и получателя груза (п. 1 ст. 785 ГК). В распространенных случаях, когда получатель груза не является его отправителем, договор перевозки груза – договор в пользу *третьего лица*: грузоотправитель заключает его с перевозчиком в пользу грузополучателя – лица, уполномоченного требовать от перевозчика исполнения договора в свою пользу (ст. 430 ГК) [2, с. 561; 9, с. 20]. Подлежащий перевозке груз *вверяется* отправителем перевозчику, в результате *меняется* владелец груза и *заключается* договор перевозки (п. 2 ст. 433 ГК). Перевозчик обязан обеспечить сохранность вверенного ему груза для надлежащего исполнения перевозочного обязательства, по завершении оказания услуги – выдать его получателю. При перевозке несколькими транспортными организациями грузы подлежат перевалке, в местах перевалки может потребоваться их технологическое накопление и хранение. При перевозках пассажиров (п. 1 ст. 786 ГК) этого нет, неудивительно, что в ч. 1 ст. 799 ГК говорится именно о перевозках *грузов*. А еще грузы – традиционные объекты перевозки в ПСС, о чем свидетельствуют упомянутые выше Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении 1956 г. (актуальные до 1 сентября 2025 г.)² и сохранившие свои названия гл. V УЖДТ и XIV КВВТ.

¹ В ч. 3 ст. 20 ЗМП называются: 1) объем и 2) сроки перевалки груза; 3) другие условия оказания услуг и выполнения работ ОМТ; 4) условия предъявления заказчиком груза для перевалки; 5) иные условия, признаваемые сторонами существенными для организации и осуществления перевалки груза. В ч. 2 ст. 22 ЗМП говорится также о сроке, в течение которого грузы должны быть вывезены из морского порта.

² Полноценное упоминание о перевозках в ПСС *пассажиров* появилось в ст. 788 ГК и спустя много лет получило развитие в ЗПСП. Для признания того, что перевозка в ПСС пассажиров и багажа предусматривалась прежде в п. 3 ст. 99 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 г., требуется, по крайней мере, соответствующее толкование. Дело в том, что в п. 3 ст. 99 Основ речь шла *одновременно* о двух вариантах перевозки: а) грузов, пассажиров и багажа *отдельными* видами транспорта; б) *разными* видами транспорта *по единому транспортному документу*. Таким образом, в п. 3 ст. 99 Основ не было ответа на вопрос об объекте перевозки в ПСС.

Правило ч. 1 ст. 799 ГК связано с перевозками не только грузов, но и *другого имущества* – багажа, грузобагажа, почты, порожних грузовых вагонов (в этом отношении подлежит распространительному толкованию). Все перечисленные объекты являются *вещами* (ст. 128 ГК). О перевозке груза и багажа говорится в ГК и в транспортных кодексах и уставах, о перевозке прочих вещей – только в транспортных кодексах и уставах (что связано со спецификой деятельности соответствующих видов транспорта). Так, согласно ст. 2 УЖДТ груз – объект (включая изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятый в установленном порядке для перевозки в *грузовых вагонах, контейнерах*. Багаж – вещи *пассажира* (физического лица, заключившего договор перевозки пассажира³), принятые в установленном порядке для перевозки в *пассажирском* или *почтово-багажном поезде* до железнодорожной станции назначения, указанной в проездном документе (билете). Грузобагаж – объект, принятый от *любого лица* (физического, юридического) в установленном порядке для перевозки в *пассажирском, почтово-багажном* или *грузопассажирском поезде*. Грузобагаж перевозится *повагонными* отправлениями (в отдельном вагоне по одному перевозочному документу – ст. 17 УЖДТ) или *отдельными местами* (в одном вагоне с другим подобным имуществом – грузобагажом, багажом). В первом случае перевозку грузобагажа наряду с перевозкой грузов и контейнеров регулируют правила гл. II УЖДТ, во втором – перевозку грузобагажа наряду с перевозкой пассажиров и багажа регулируют правила гл. VI УЖДТ. Перевозочный документ на грузобагаж при любом способе его перевозки – *грузобагажная квитанция* (ст. 2, 82 УЖДТ). Железнодорожная перевозка порожних грузовых вагонов (т. е. пустых, негруженых грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, – ст. 1, 2 УЖДТ) суть их *перегонка*. Смешанная перевозка порожних грузовых вагонов в принципе возможна только с участием организаций *железнодорожного и водного транспорта* (ч. 6 ст. 2

³ Договор перевозки багажа является *акцессорным* относительно договора перевозки пассажира (ст. 786 ГК) [2, с. 628–629], он заключается только в случае сдачи пассажиром багажа перевозчику. За провоз багажа пассажир обязуется уплатить *провозную плату* по тарифу (п. 1 и абз. 4 п. 3 ст. 786 ГК), сдача багажа удостоверяется *багажной квитанцией* (п. 2 ст. 786 ГК).

ЗПСР)¹. Порядок железнодорожной перевозки почтовых отправок (ст. 3 УЖДТ) регулируют Правила перевозки почты 1992 г.² Согласно ст. 103 ВК почта перевозится по договору *воздушной перевозки почты*, он расположен в одном пункте с договором воздушной перевозки груза, удостоверяется *почтовой накладной* (п. 2 ст. 105 ВК). Плату за воздушные перевозки почты устанавливают перевозчики (п. 5 ст. 64 ВК). Воздушный перевозчик отвечает перед *организациями почтовой связи* за виновную утрату, повреждение (порчу) или просрочку доставки почты (ст. 122 ВК)³. Статья 103 КВВТ «Перевозки почтовых отправок» находится в гл. XIII «Перевозки пассажиров, их багажа и почтовых отправок» (а не в гл. XI «Перевозки грузов»). В п. 1 ст. 103 КВВТ различаются юридический перевозчик почтовых отправок (организация почтовой связи) и перевозчик фактический, в результате организации почтовой связи – одновременно и перевозчик почтовых отправок, и арендатор помещений на судне, используемом для их перевозки (ср. абз. 1 и 2). Согласно п. 3 ст. 103 КВВТ фактический перевозчик отвечает перед организацией почтовой связи за виновную утрату или повреждение (порчу) почтовых отправок в пределах ответственности, которую организация почтовой связи несет перед отправителем (адресатом) почтового отправления.

Вещь (груз, багаж, грузобагаж, почта, порожний грузовой вагон) способна быть объектом не только приложения перевозочной услуги, но и совершения разнообразных действий, связанных с перевозкой и обеспечивающих перевозку (ст. 799 ГК). Перевозимая вещь *вверяется* перевозчику, в результате *меняется* ее владелец и *заключается* договор перевозки (п. 2 ст. 433 ГК). Владеющий вещью перевозчик обязан обеспечить ее сохранность для надлежащего исполнения перевозочного обязательства, по заверше-

нии оказания услуги – выдать ее получателю. Перевозимые различными транспортными организациями вещи подлежат перевалке, может также потребоваться их технологическое накопление, совершение других действий (подготовка транспортных средств, мест хранения, мест проведения грузовых операций). Кстати, в п. 9 ст. 4 ЗМП «перевалка грузов» определяется как «перегрузка грузов и (или) багажа». Это означает, что: а) перевалка может касаться грузов и багажа, только грузов, только багажа; б) понятие «перевалка грузов» поглощает перевалку багажа (перевалка багажа приравнивается к перевалке груза). Всякий ответственный перевозчик позаботится о том, чтобы доставить вверенную ему вещь в пункт назначения в сохранности и в срок и выдать ее получателю, а наиболее добросовестные перевозчики позаботятся также о том, чтобы еще до начала оказания услуги по перевозке заключить договоры в соответствии со ст. 799 ГК. С учетом сказанного выше договоры, предусмотренные в ч. 1 ст. 799 ГК, заключаться *не могут*, если перевозимая вещь перевозчику *не вверяется*: имеется в виду *ручная кладь*⁴ и *каютный багаж* (ст. 180 КТМ).

На железнодорожном транспорте для перевозки грузов используются грузовые вагоны и контейнеры, для перевозки пассажиров – пассажирские вагоны (на водном транспорте – грузовые и пассажирские суда). Однако грузы также перевозятся в грузовых вагонах грузопассажирских поездов⁵, на грузопассажирских судах⁶, в грузовых отсеках пассажирских судов, а почта – в почтовых, багажно-почтовых, багажных, грузовых вагонах, в специально приспособленных почтовых отделениях пассажирских и багаж-

⁴ Ручную кладь пассажир провозит: а) самостоятельно с собой (провоз ручной клади не удостоверяется квитанцией, ее сохранность обеспечивается самим пассажиром); б) *бесплатно* в пределах установленных норм (абз. 3 п. 3 ст. 786 ГК).

⁵ *Грузопассажирские поезда* формируются из грузовых и пассажирских вагонов для сокращения эксплуатационных расходов; в основном это имеет место на малодеятельных (малоинтенсивных) линиях (участках), где поезда пассажирские и грузовые имеют малые вес и длину. Использование таких поездов может быть неудобным для пассажиров: маневровые работы по формированию состава на промежуточных станциях по маршруту следования (как правило, связанные с грузовыми вагонами) существенно замедляют процесс перевозки в целом.

⁶ Согласно п. f и g правила 2 гл. I Сводного текста приложений к Конвенции СОЛАС-74 и Протоколу-88 к ней, включающего поправки, «пассажирское судно» означает судно, перевозящее более двенадцати пассажиров; «грузовое судно» означает судно, не являющееся пассажирским» (см.: Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74) и Протокол к ней 1988 г. (Протокол-88) // http://www.sur.ru/upload/legislation/Solas_74_file_5_37_4078.pdf). Таким образом, *грузопассажирское судно* – это: а) грузовое судно, имеющее места более чем для 12 пассажиров; б) пассажирское судно, имеющее трюмы для коммерческих грузов (например, грузопассажирский паром).

¹ Порожние грузовые вагоны могут перевозиться на морских (речных) *железнодорожных парамах*. Железнодорожный паром – одно- или многопалубное судно, оборудованное проходящими по палубе рельсовыми путями и специальными устройствами (вагоноподъемниками, аппаратами) для подъема (перемещения) на борт и обратно перевозимых вагонов. Пристани для приема железнодорожных паромов оборудуются пандусом («фартуком»), меняющим уровень для стыковки железнодорожных путей во время приливов и отливов. См.: <https://shipshub.com/ru/article/1099-2.html> (дата обращения: 08.07.2025).

² См.: Правила перевозки почты и эксплуатации почтовых вагонов на железных дорогах, утв. Министерством путей сообщения РФ 31 авг. 1992 г. № ЦЛ-110, Минсвязи РФ 17 сент. 1992 г. (ред. от 26.05.1995) // КонсультантПлюс: справочная правовая система.

³ О воздушной перевозке *почты* см. также в ст. 13, 28, 47, 58, 61, 63, 82, 100, 101.1, 102, 104.1, 116, 124–128 ВК.

ных вагонов, включаемых в пассажирские, скорые, грузопассажирские, почтово-багажные и даже пригородные поезда (п. 1.2 и разд. 2, 4, 5, 7 упомянутых выше Правил перевозки почты 1992 г.)¹. При перевозках вещей для применения ст. 799 ГК не имеет принципиального значения тип (вид) используемых перевозочных средств. Разумеется, свободу выбора перевозчиком средств (способов) исполнения обязательства ограничивают нормативные правовые акты и договор. Так, перевозчик не может произвольно изменить согласованный для перевозки груза тип судна, заменить определенно согласованное судно (ст. 125 КТМ), перевозить трюмный груз на палубе (ст. 138 КТМ). Но в остальном выбор конкретных перевозочных средств составляет компетенцию перевозчика и зависит от его возможностей (в том числе парка транспортных средств, наличия свободных транспортных единиц) и иных факторов (логистических, технологических, экономических, политических). Не случайно в литературе характеристики вагонов, в которых допускается перевозка различных грузов, предлагают исключить из нормативных правовых актов и сохранить лишь в отраслевом правоприменении: это избавит отправителя от необходимости погружаться в технологию перевозки грузов, а перевозчиков – раскрывать сложные технологические процессы лицам, для которых это не является необходимым [1, с. 27].

Заключение

В одном из комментариев к ГК отмечается, что заключение, содержание и исполнение ДОРОПГ определяются, если стороны не договорились об ином, транспортными уставами и кодексами, дополнительно – общими положениями об обязательствах (разд. III ГК) [4, с. 370]. Такое суждение страдает тремя недостатками: а) в ч. 2 ст. 799 ГК наряду с транспортными уставами и кодексами называются *другие законы и иные правовые акты*; б) указанные в ч. 2 ст. 799 ГК нормативные правовые акты определяют *порядок заключения ДОРОПГ* (об их исполнении не говорится); в) норма ч. 2 ст. 799 ГК является *императивной*, а потому не может ни исключаться, ни изменяться договором (абз. 1 п. 4 ст. 421, п. 1 ст. 422 ГК).

Порядок заключения договора, о котором идет речь в ч. 2 ст. 799 ГК, означает процесс возникновения договора как юридического факта. Поскольку ДОРОПГ являются организацион-

ными (а не имущественными) договорами по вопросам взаимодействия транспортных организаций при оказании перевозочной услуги (т. е. по вопросам их внутренних взаимоотношений), ДОРОПГ – договоры консенсуальные (п. 1 ст. 432, п. 1 ст. 433 ГК), для их заключения не требуются ни передача имущества, ни государственная регистрация договора (см. п. 2 и 3 ст. 433 ГК) [6; 8]. Согласно ч. 1 ст. 799 ГК перечень ДОРОПГ является открытым, а потому транспортные организации могут заключать такие договоры по самым разным вопросам взаимодействия при оказании перевозочной услуги. А поскольку порядок заключения ДОРОПГ определяют нормативные правовые акты (ч. 2 ст. 799 ГК), определенность в данном вопросе зависит от деятельности органов публичной (законодательной и исполнительной) власти по созданию новых и изменению существующих нормативных правовых актов и, следовательно, от состояния текущего законодательства. С учетом сказанного ДОРОПГ (т. е. договор, соответствующий ч. 1 ст. 799 ГК) на момент заключения может быть предусмотрен или не предусмотрен в нормативном правовом акте, а предусмотренный в нем – может иметь или не иметь нормативно определенный порядок заключения. Если порядок заключения ДОРОПГ нормативно определен, заключающие такой договор транспортные организации должны соблюдать императивные нормы (абз. 1 п. 4 ст. 421, ст. 422 ГК), при этом они могут исключить применение диспозитивной нормы либо установить условие, отличное от предусмотренного в ней (абз. 2 п. 4 ст. 421 ГК), а также использовать существующие типовые формы ДОРОПГ. Напротив, если порядок заключения ДОРОПГ нормативно не определен, заключающим такой договор транспортным организациям следует руководствоваться общими положениями о договоре (ст. 421, 425, гл. 28 ГК), а при необходимости – и о сделках (гл. 9 ГК).

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. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй / под ред. В. П. Мозолина, М. Н. Малейной. М. : Норма, 2006. 1136 с.
4. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / под ред. О. Н. Садикова. М. : Контракт ; Инфра М – Норма, 1997. 800 с.
5. Морозов С. Ю. Система транспортных организационных договоров : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2011. 51 с.

¹ Известны также *людские поезда*, в которых живые люди перевозятся как груз (по грузовым документам).

6. Ровный В. В. Модели заключения договора (памяти Б. Л. Хаскельберга) // Сибирский юридический вестник. 2023. № 1(100). С. 44–51.

7. Ровный В. В. Новый Закон о прямых смешанных перевозках // Сибирский юридический вестник. 2025. № 1(108). С. 78–88.

8. Ровный В. В. О государственной регистрации договора и последствия договора // Сибирский юридический вестник. 2022. № 2(97). С. 80–87.

9. Хаскельберг Б. Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Томск, 1969. 50 с.

REFERENCES

1. Garashchuk O.A. Bagazh i gruzobagazh kak ob'ekty dogovora perevozki gruzha zheleznodorozhnym transportom [Baggage and Cargo Baggage as Objects of the Contract of Carriage of Goods by Rail]. *Transportnoye pravo i bezopasnost* [Transport Law and Security], 2017, no. 3(15), pp. 20–27. (in Russian)

2. Ioffe O. S. *Obyazatel'stvennoye pravo* [Obligations Law]. Moscow, Yurid. Literature Publ., 1975, 880 p. (in Russian)

3. *Kommentariy k Grazhdanskomu kodeksu Rossiyskoy Federatsii, chasti vtoroy* [Commentary on the Civil Code of the Russian Federation, Part Two]. Ed. by V.P. Mozolin, M.N. Maleyina. Moscow, Norma Publ., 2006, 1136 p. (in Russian)

4. *Kommentariy k Grazhdanskomu kodeksu Rossiyskoy Federatsii, chasti vtoroy (postateyny)* [Article-by-Article Commentary on the Civil Code of the Russian Federation, Part Two]. Ed. by O.N. Sadikov. Moscow, Kontrakt Publ., Infra M – Norma Publ., 1997, 800 p. (in Russian)

5. Morozov S. Yu. *Sistema transportnykh organizatsionnykh dogovorov* [System of Transport Organizational Contracts]. Dr. sci. diss. abstr. Moscow, 2011, 51 p. (in Russian)

6. Rovnyy V.V. *Modeli zaklyucheniya dogovora (pamjati B. L. Khaskelberga)* [Models of Contract Conclusion (In Memory of B. L.

Khaskelberg)]. *Sibirskiy yurydicheskiy vestnik* [Siberian Legal Herald], 2023, no. 1 (100), pp. 44–51. (in Russian)

7. Rovnyy V.V. *Novyy zakon o pryamykh smeshannykh perevozkakh* [New Law on Direct Mixed Carriage]. *Sibirskiy yurydicheskiy vestnik* [Siberian Legal Herald], 2025, no. 1 (108), pp. 78–88. (in Russian)

8. Rovnyy V.V. *O gosudarstvennoy registratsii dogovora i posledstviya dogovora* [On State Registration of a Contract and Its Consequences]. *Sibirskiy yurydicheskiy vestnik* [Siberian Legal Herald], 2022, no. 2 (97), pp. 80–87. (in Russian)

9. Khaskelberg B.L. *Obyazatel'stvo zheleznodorozhnoy perevozki gruzha po sovetскому pravu* [Obligation of Rail Cargo Carriage under Soviet Law]. Dr. Sci. diss. abstr. Tomsk, 1969, 50 p. (in Russian)

Статья поступила в редакцию 01.10.2025; одобрена после рецензирования 01.11.2025; принята к публикации 19.11.2025

Received on 01.10.2025; approved on 01.11.2025; accepted for publication on 19.11.2025

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; ПИНЦ Author ID: 420996, e-mail: rovnny@mail.ru

Rovniy Valeriy Vladimirovich – Doctor of Juridical Science, 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; RSCI Author ID: 420996, e-mail: rovnny@mail.ru