



ДИНАМИКА ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫХ ДОГОВОРОВ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ: ВОПРОСЫ ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ИЗМЕНЕНИЯ

Скворцова Татьяна Александровна,

доцент, кандидат юридических наук,

доцент кафедры гражданского права и процесса Ростовского государственного
университета путей сообщения, профессор кафедры гражданского права Ростовского
государственного экономического университета (РИНХ)

tas242@yandex.ru

Бондаренко Артем Вячеславович,

Магистрант, РПМ-1-008

Ростовский государственный университет путей сообщения, Ростов-на-Дону

Гражданское право и процесс

e-mail: lak.fak2016@yandex.ru

Аннотация

В статье анализируется динамика договорных правоотношений в транспортной сфере на стадиях заключения и изменения условий. Рассматривается специфика формирования воли сторон в условиях публичности и рамочного характера многих транспортных договоров. Особое внимание уделено трансформации классических конструкций под влиянием цифровизации перевозочных документов и императивных предписаний транспортных уставов, которые ограничивают принцип свободы договора. Исследуется правовой режим изменения обязательств: от переадресовки груза до одностороннего отказа в связи с существенными нарушениями.

Ключевые слова: транспортные договоры, перевозка грузов, заключение договора, изменение договора, транспортная экспедиция, публичный договор, заявка, ГИС ЭПД.

DYNAMICS OF CIVIL CONTRACTS IN THE TRANSPORT SECTOR: ISSUES OF CONCLUSION AND AMENDMENT

Skvortsova Tatyana Alexandrovna,

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor

Associate Professor of the Department of Civil Law and Process

Rostov State Transport University

Professor of the Department Civil Law

Rostov State University of Economics,

tas242@yandex.ru

Bondarenko Artem Vyacheslavovich,

Masters student, group RPM-008.

Rostov State Transport University, Rostov-on-Don

Civil law and process
e-mail: lak.fak2016@yandex.ru

ABSTRACT

This article analyzes the dynamics of contractual legal relationships in the transportation sector at the stages of conclusion and amendment. It examines the specifics of how the parties' wills are formed in the context of the public nature and framework nature of many transportation contracts. Particular attention is paid to the transformation of traditional contractual structures under the influence of the digitalization of shipping documents and the mandatory provisions of transport regulations, which limit the principle of freedom of contract. The legal framework for amending obligations is explored: from rerouting cargo to unilateral refusal due to material breaches.

Keywords: transport contracts, cargo transportation, contract conclusion, contract amendment, freight forwarding, public contract, application, GIS EPD.

Гражданско-правовые договоры в транспортной сфере (перевозка, транспортная экспедиция, фрахтование, аренда транспортных средств и др.) традиционно занимают особое место в системе обязательственного права. Их динамика — движение от стадии заключения через исполнение и возможное изменение до прекращения — подчинена сложному переплетению общегражданских норм императивного характера и ведомственных актов. Цель настоящей работы — выявить ключевые правовые проблемы, возникающие при заключении и изменении договоров перевозки и транспортной экспедиции в контексте обновленного законодательства.

Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами [1, ст. 784]. Это означает, что момент возникновения обязательства и перечень существенных условий зачастую зависят не от воли сторон, а от императивных предписаний. В цивилистической доктрине договор перевозки конкретного груза традиционно квалифицируется как реальный: он считается заключенным с момента вручения груза перевозчику [5, с. 126]. Однако развитие хозяйственного оборота обусловило широкое распространение организационных, консенсуальных конструкций. Так, договор об организации перевозок и договор фрахтования позволяют сторонам согласовать объемы и сроки будущих отправок, создавая длящиеся обязательства, не связанные с немедленной передачей материального объекта.

На стыке реальной и консенсуальной моделей находится заявка (заказ). В соответствии с ч. 5 ст. 8 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [2, ст. 8] заявка признается формой договора перевозки груза. Ее подача и акцепт перевозчиком порождают права и обязанности до фактической погрузки, что фактически трансформирует договор в консенсуальный. При этом перевозчик, действующий в режиме публичного договора, практически лишен возможности отклонить заявку при наличии технологической возможности, что ограничивает свободу заключения договора.

Цифровизация перевозочного документооборота усиливает эти тенденции. Создание Государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) и легализация электронной транспортной накладной [3, ст. 18.1] знаменуют переход к «информационной» модели заключения договора. Как справедливо

отмечает С.Ю. Морозов, электронный документооборот на транспорте представляет собой не просто смену носителя, а качественное изменение юридического состава, фиксирующего волю сторон [6, с. 18]. В такой конструкции акцепт заявки через оператора ЭДО с использованием усиленной квалифицированной электронной подписи (УКЭП) означает заключение договора еще до момента передачи груза, что требует переосмысления традиционных представлений о реальном характере перевозки.

Изменение транспортных обязательств подчинено особому правовому режиму, в котором императивные нормы существенно ограничивают общий порядок, предусмотренный ст. 450–453 ГК РФ. Наиболее характерным примером законного одностороннего изменения договора является переадресовка груза. Статья 29 Устава железнодорожного транспорта РФ и корреспондирующие нормы УАТ РФ предоставляют грузоотправителю право изменить грузополучателя и (или) станцию (порт) назначения без получения согласия перевозчика. Это уникальная гражданско-правовая конструкция, при которой инициатива корректировки предмета исполнения в действующем обязательстве принадлежит кредитору, а перевозчик обязан подчиниться, хотя и вправе требовать возмещения дополнительных расходов. В судебной практике выработан подход, согласно которому перевозчик не вправе отказать в переадресовке, если она технически осуществима и не противоречит требованиям безопасности, что подтверждается разъяснениями высшей судебной инстанции [4, п. 12].

Договор транспортной экспедиции также содержит элементы одностороннего изменения. Согласно Федеральному закону «О транспортно-экспедиционной деятельности» [7, ст. 3], экспедитор вправе отступать от указаний клиента, если это необходимо в его интересах и запросить согласие заблаговременно не удалось. Цифровая среда актуализирует вопрос о пределах такой «разумной инициативы»: при наличии постоянной связи через мессенджеры и логистические платформы факт «невозможности запроса» становится трудно доказуемым. Суды все чаще оценивают наличие у экспедитора технической возможности оперативно связаться с клиентом, и если таковая имелась, действия по самостоятельному изменению маршрута или способа перевозки признаются превышением полномочий [8].

На стадии изменения договора перевозки важное значение приобретают обстоятельства непреодолимой силы. Согласно правовой позиции, выраженной в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26, введение публичных запретов на передвижение транспорта может квалифицироваться как форс-мажор, но только при условии, что перевозчик докажет невозможность доставки груза альтернативными способами [4, п. 22]. Такой подход демонстрирует тенденцию к гибкому толкованию ст. 416 ГК РФ при сохранении повышенного стандарта ответственности профессионального перевозчика.

Свобода договора в транспортной сфере подвергается значительным ограничениям. Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным, а тарифы на такие перевозки подлежат государственному регулированию. Следовательно, изменение цены услуги возможно не по усмотрению сторон, а вслед за изменением регулируемых тарифов, что представляет собой редкий случай «автоматического» изменения существенного условия, инициированного государством. Кроме того, транспортное законодательство предоставляет перевозчику право в одностороннем порядке повышать стоимость услуг по договору транспортной экспедиции при существенном изменении рыночных ставок, если такая возможность прямо предусмотрена договором [7, ст. 5]. Подобная практика, допускаемая судами при условии добросовестности перевозчика, фактически размывает императивную защиту клиента как экономически слабой стороны.

Кроме того, существующая коллизия между ст. 310 ГК РФ (недопустимость одностороннего отказа от исполнения обязательства) и транспортными уставами до сих пор вызывает споры. Например, перевозчик в ряде случаев вправе в одностороннем порядке повысить стоимость услуг по договору транспортной экспедиции при росте рыночных цен, если это прямо предусмотрено договором, что на практике размывает границы императивной защиты клиента как слабой стороны.

Динамика транспортных договоров характеризуется переходом от реальных конструкций к консенсуально-организационным и электронным форматам, что требует модернизации классических представлений о моменте заключения сделки. На стадии изменения обязательств проявляется глубокая публичная составляющая: законодатель наделяет грузоотправителя правом на изменение существенных условий без согласия контрагента, а также допускает особые формы «разумного отступления» от инструкций клиента в экспедиции. Дальнейшее развитие правоприменения должно быть направлено на сбалансированное сочетание императивных предписаний уставов с диспозитивностью Гражданского кодекса, особенно в свете развития автономного транспорта и цифровых платформ.

Список литературы:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410.
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (ред. от 21.11.2022). // Российская газета. – 2007. – 17 ноября/
3. Федеральный закон от 06.03.2022 № 39-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2022. – № 10. – Ст. 1395 (введение ст. 18.1 в УАТ РФ).
4. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки, буксировки, транспортной экспедиции грузов». // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2018. – № 8
5. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2011. – 910 с.
6. Морозов С.Ю. Транспортные организационные договоры в условиях цифровой экономики. – М.: Юстицинформ, 2021. – 224 с.
7. Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (ред. от 18.03.2020) // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 27 (ч. 1). – Ст. 2701
8. Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 12.09.2023 № 305-ЭС23-14521 по делу № А40-186726/2022.

References:

1. Part Two of the Civil Code of the Russian Federation dated January 26, 1996 No. 14-FZ (as amended on July 24, 2023) // Collected Legislation of the Russian Federation. – 1996. – No. 5. – Art. 410.

2. Federal Law dated November 8, 2007 No. 259-FZ "Charter of Automobile Transport and Urban Ground Electric Transport" (as amended on November 21, 2022). // Rossiyskaya Gazeta. – November 17, 2007/
3. Federal Law dated March 6, 2022 No. 39-FZ "On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation" // Collected Legislation of the Russian Federation. – 2022. – No. 10. – Art. 1395 (introduction of Article 18.1 in the Criminal Procedure Code of the Russian Federation).
4. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation of June 26, 2018, No. 26 "On Certain Issues of the Application of Legislation on Contracts for the Carriage, Towing, and Forwarding of Freight." // Bulletin of the Supreme Court of the Russian Federation. – 2018. – No. 8
5. Braginsky, M.I., Vitryansky, V.V. Contract Law. Book 4: Contracts for the Carriage, Towing, Forwarding, and Other Services in the Field of Transport. – Moscow: Statut, 2011. – 910 p.
6. Morozov, S.Yu. Transport Organizational Agreements in the Digital Economy. – Moscow: Yustitsinform, 2021. – 224 p.
7. Federal Law of 30.06.2003 No. 87-FZ "On Transport and Forwarding Activities" (as amended on 18.03.2020) // Collected Legislation of the Russian Federation. - 2003. - No. 27 (Part 1). - Art. 2701
8. Determination of the Judicial Collegium for Economic Disputes of the Supreme Court of the Russian Federation dated 12.09.2023 No. 305-ES23-14521 in case No. A40-186726/2022.