

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ИСПОЛНЕНИЯ НАКАЗАНИЙ**  
Федеральное казенное образовательное учреждение высшего образования  
«Самарский юридический институт Федеральной службы исполнения наказаний»  
Юридический факультет  
Кафедра гражданско-правовых дисциплин

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

**Тема: Гражданско-правовое регулирование транспортных обязательств при конвоировании в уголовно-исполнительной системе**

Выполнил:  
слушатель 552 группы 5 курса  
прапорщик внутренней службы  
**Хакимов Олег Юрьевич**

Научный руководитель:  
доцент кафедры гражданско-правовых  
дисциплин, кандидат юридических  
наук, доцент  
полковник внутренней службы  
**Борченко Вера Алексеевна**

Рецензент:  
начальник ФКУ ИК-3 УФСИН  
России по Ульяновской области  
подполковник внутренней службы  
**Фёдоров Максим Ильич**

Решение начальника кафедры о допуске к защите

допущено к защите  
*Александр*

Дата защиты 29.06.2021

Оценка 4 (хорошо)

Самара  
2021

## Оглавление

<b>Введение</b> .....	3
<b>Глава 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ</b> .....	6
1.1. Понятие и юридическая характеристика транспортных обязательств в гражданском праве России .....	6
1.2. Виды транспортных обязательств .....	11
1.3. Нормативно-правовые акты, регулирующие транспортные обязательства в Российской Федерации .....	20
<b>Глава 2. РЕАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ КОНВОИРОВАНИЯ В УГОЛОВНО-ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЕ</b> .....	30
2.1. Транспортные обязательства в УИС .....	30
2.2. Транспортные обязательства при конвоировании различными видами транспорта .....	34
<b>Заключение</b> .....	52
<b>Библиографический список</b> .....	56

## Введение

**Актуальность темы.** Охрана и конвоирование осужденных и лиц, содержащихся под стражей, по установленным маршрутам конвоирования является одной из основных задач Федеральной службы исполнения наказаний России (далее – ФСИН России), о чем говорится в части 5 статьи 3 Положения о федеральной службе исполнения наказаний. Выполнение данной задачи возложено на сотрудников уголовно-исполнительной системы (далее – УИС)<sup>1</sup>.

Под конвоированием подразумеваются обеспечительные и принудительные меры, реализуемые сотрудниками УИС, направленные на перемещение лиц, содержащихся в местах лишения свободы, внутри системы исполнения наказаний (из одного исправительного учреждения в другое).

Система конвоирования России имеет длительную историю формирования и особый порядок правового регулирования, имеющий детальное правовое обеспечение в системе ведомственных нормативных актов. Законодательство Российской Федерации (далее – РФ) определяет порядок организации и осуществление конвоирования осужденных и лиц, содержащихся под стражей, по плановым (сквозным) железнодорожным, автомобильным, водным и воздушным маршрутам; выполнения задач встречного, особого и эшелонного конвоирования; а также действий караулов и служебных нарядов при чрезвычайных обстоятельствах.

Использование транспортных средств при конвоировании порождает имущественные отношения, в том числе транспортные обязательства. Наиболее распространенные транспортные обязательства закреплены в структуре Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ). Необходимо отметить развитие законодательства в сфере транспорта, как в

---

<sup>1</sup> Вопросы федеральной службы исполнения наказаний: указ Президента РФ: текст с изменениями и дополнениями на 2 марта 2021 г. № 119 [принят 13 октября 2004 г. № 1314] // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 2 марта 2021 г.

частных, так и в публичных отношениях, где основной задачей является повышение качества транспортных услуг.

Изучение законодательства в сфере транспортных правоотношений, четкое понимание нормативно-правовых актов необходимо, чтобы не создавать участникам гражданского оборота препятствий и трудностей в их деятельности при осуществлении ими своих прав и исполнении обязанностей.

Все изложенное подтверждает актуальность выбранной темы исследования.

**Объектом** исследования являются общественные отношения, связанные с исполнением транспортных обязательств, возникающих при конвоировании лиц, содержащихся в местах лишения свободы, посредством перевозки различными видами транспорта.

**Предметом** исследования являются действующие нормативно-правовые акты гражданского и уголовно-исполнительного законодательства, нормативно-правовые акты министерств и ведомств и иные нормативно-правовые акты, регламентирующие транспортные обязательства при конвоировании в УИС, а также теоретические источники, раскрывающие основные понятия транспортных обязательств, их виды, а также способы регулирования отношений, возникающих при конвоировании лиц в УИС различными видами транспорта и эмпирический материал по указанной теме.

**Целью** исследования является изучение и анализ транспортных обязательств при конвоировании в УИС.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи**:

- дать понятие и раскрыть основные юридические характеристики транспортных обязательств в России;
- изучить виды транспортных обязательств;
- изучить нормативно-правовые акты, регулирующие транспортные обязательства в УИС;

– рассмотреть особенности транспортных обязательств, возникающие при конвоировании лиц, содержащихся в местах лишения свободы;

– охарактеризовать основные организационно-правовые проблемы исполнения транспортных обязательств, возникающие при конвоировании лиц, содержащихся в местах лишения свободы различными видами транспорта.

**Методы** исследования. В процессе работы были использованы следующие методы:

– общенаучные – социологический, исторический, анализ, синтез, системный подход;

– частно-научные – статистический, формально-юридический, сравнительно-правовой, методы познания, основанные на взаимосвязи теории и практики.

**Теоретическая база исследования и степень научной разработанности темы.** Теоретическая база и степень научной разработанности темы представлены работами таких научных деятелей, как В.А. Вайпан, А.В. Выгодянский, В.М. Корякин, В.В. Машин, М.Н. Махиборода, А.С. Морозов, И.П. Опар, Э.В. Петрухин, Ю.А. Романец, Л.В. Санникова и т.д.

**Структура** работы определена целью и задачами исследования и состоит из введения, двух глав, объединяющих пять параграфов, заключения и библиографического списка.

# ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

## 1.1. Понятие и юридическая характеристика транспортных обязательств в гражданском праве России

В правовом регулировании транспортных отношений немаловажное значение имеет процесс исследования правовой природы транспортных обязательств. Этот процесс необходим как для совершенствования самого регулирования, так и для правильного применения права на практике.

В статье 307 ГК РФ дается определение обязательства в целом. В соответствии с этим определением обязательством является обязанность одной стороны (должника) совершить определенные действия или воздержаться от определенных действий в отношении другой стороны (кредитора), и право другой стороны (кредитора) требовать от должника исполнения обязательства<sup>2</sup>. К действиям относятся обязательства по передаче какого-либо имущества, выполнении той или иной работы, оказание услуги, уплата денег, совершение платежей и пр. К обязанностям воздержаться от каких-то действий могут относиться следующие: должник не должен чинить препятствий в пользовании имуществом, в общении с ребенком; не устанавливать в определенном месте строения, предметы, либо сажать насаждения и пр.

Хотя гражданское законодательство не дает строго определенного понятия транспортного обязательства, его можно выделить при анализе нормативно-правовых актов, регулирующих транспортные правоотношения.

---

<sup>2</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая): федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 9 марта 2021 г. № 33-ФЗ [принят 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 09 марта 2021 г.

При исследовании нормативно-правовой базы можно выделить две основные разновидности транспортных обязательств – непосредственно перевозка пассажиров, груза, багажа, а также обязательства, организующие и обеспечивающие ее, такие, как экспедирование, агентирование, посредничество, страхование.

По-разному подходят к определению транспортных обязательств ученые-юристы, специалисты в области гражданского права.

В статье старшего научного сотрудника Института государства и права РАН Л.В. Санниковой «О правовой природе транспортных обязательств»<sup>3</sup> исследованы мнения различных авторов в части отнесения гражданско-правовых обязательств к транспортным.

В дореволюционное время перевозку изначально относили к договорам подряда, хотя позднее стали признавать договор перевозки самостоятельным типом договора.

В советское время договоры перевозки грузов и пассажиров рассматривались уже как самостоятельные обязательства, которые многие относили к обязательствам об оказании услуг. Основанием для этого служил объект транспортных обязательств – транспортные услуги. В своей статье Л.В. Санникова приводит мнение таких авторов, как Г.П. Савичев, В.Т. Смирнов, Д.А. Медведев, А.Г. Калпин, В.В. Витрянский. По их определению, перевозка – это транспортная услуга, выражающаяся в транспортном перемещении груза, пассажира, багажа. Действия перевозчика являются именно услугой, поскольку отсутствует овеществленная форма результата; в результате транспортировки не создаются какие-либо материальные ценности.

Однако, данная позиция была подвергнута критике другими авторами, такими, как А.Ю. Кабалкин, Т.Л. Левшина, Ю.А. Романец. Автор работы, также как и автор статьи, поддерживает позицию Ю.А. Романец, который

---

<sup>3</sup> Санникова Л.В. О правовой природе транспортных обязательств // Юрист. – 2007. – № 5. – С. 17.

«видит специфику договора перевозки в использовании при пространственном перемещении грузов или пассажира транспортного средства»<sup>4</sup>.

Л.В. Санникова отмечает, что правовое регулирование отношений перевозки возможно в рамках единой главы 40 ГК РФ. При этом, нормы данной главы, посвященные договорам перевозки грузов, пассажиров и багажа, носят преимущественно бланкетный характер, что позволяет обеспечивать специфику регулирования транспортных отношений на уровне транспортных уставов и кодексов. В заключение статьи Л.В. Санникова делает вывод о неоднородности правовой природы транспортных договоров<sup>5</sup>.

Основной составляющей транспортных отношений является перевозка. В соответствии с ГК РФ она определяется как вид договорных отношений, представляющих собой перевозку, доставку грузов, пассажиров, багажа различными видами транспорта, а также предоставление целого либо части транспорта для осуществления перевозки.

Второй составляющей транспортных отношений являются услуги, оказываемые за определенную плату, обеспечивающие организацию и осуществление перевозки. Выделяют такие виды услуг как: транспортная экспедиция, морское агентирование, морское посредничество, морское страхование, аренда судов.

Анализируя изложенное, можно сформулировать определение транспортных обязательств – это обязанности одной стороны перевезти (доставить) в пункт назначения пассажиров, багаж, груз различными видами транспорта; предоставить транспортное средство целиком либо его часть; обеспечить организацию и осуществление перевозки; а обязанность другой стороны – необходимость уплатить установленную за совершение данных действий плату.

---

<sup>4</sup> Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России: Монография. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Норма: НИЦ Инфра-М, 2019. – С. 243.

<sup>5</sup> Санникова Л.В. О правовой природе транспортных обязательств // Юрист. – 2007. – № 5. – С. 17.

Особенностями транспортных обязательств являются следующие факторы:

- возникают из договоров, в большинстве случаев публичных;
- относятся к договорам по оказанию услуг, предмет договора не имеет материально овеществленной формы;
- потребность в услугах постоянна и имеет массовый характер;
- при предоставлении услуги используется особый объект в виде транспортного средства;
- поскольку транспорт является источником повышенной опасности, существует необходимость надлежащей эксплуатации данного объекта услуг, в связи с чем, практически все перевозки подлежат лицензированию.

Как и у других договоров к основным юридическим характеристикам транспортных обязательств можно отнести: предмет; стороны; основания возникновения, изменения, прекращения; сроки; оплата; обязанности и ответственность сторон.

Предметом транспортных обязательств является оказание нематериальных услуг, связанных с перемещением грузов, пассажиров, багажа, перевозчиком в отношении других лиц (грузоотправителя, пассажира и др.).

Сторонами транспортных обязательств являются с одной стороны грузоотправитель, пассажир и др., а с другой стороны перевозчик. В качестве перевозчика выступают юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, взявшие на себя обязанности доставить пассажира, груз или багаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж получателю, т.е. лицу, имеющему право на его получение.

Основаниями возникновения транспортных обязательств являются различные договоры: договор перевозки пассажиров, договор доставки грузов, договор фрахтования, договор буксировки, договор об организации перевозок. В зависимости от вида транспорта договоры перевозки грузов и пассажиров могут разделяться на договор воздушной перевозки, договор

железнодорожной перевозки, договор морской перевозки, договор перевозки по внутренним водным путям, договор автомобильной перевозки, договор перевозки в прямом смешанном сообщении.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если ГК РФ, транспортными уставами и кодексами, а также издаваемыми в соответствии с ними иными правилами, не установлено иное. Ответственность перевозчика не может быть устранена или ограничена соглашением сторон, за исключением случаев, когда возможность такого соглашения при перевозке груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

Перевозчик обязан: подать отправителю груза транспорт под погрузку в установленный срок (ст.791 ГК РФ); осуществить погрузку (выгрузку) груза, если это не входит в обязанности грузоотправителя (грузополучателя) (ст.791 ГК РФ); доставить груз, пассажира в пункт назначения в установленный срок (ст.792 ГК РФ)<sup>6</sup>.

Пассажир, грузоотправитель (грузополучатель) обязан: произвести оплату перевозки, сообщить необходимую информацию о грузе, принять груз.

---

<sup>6</sup> Гражданского кодекса Российской Федерации (часть вторая): федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 09 марта 2021 г. № 33-ФЗ [принят 26 января 1996 г. № 14-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 09 марта 2021 г.

## 1.2. Виды транспортных обязательств

В жизнедеятельности государства транспорт играет очень большую роль. Он является связующим звеном экономики, охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена. Транспорт классифицируют по различным основаниям: по среде перемещения, по назначению, по объекту перевозки, по используемой энергии и др.

В соответствии с их определением транспортные обязательства в целом можно классифицировать следующим образом: обязательства (договоры) по перевозке грузов, пассажиров и багажа; обязательства (договоры) по организации перевозок или по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозками; а также вспомогательные или сопутствующие обязательства (договоры).

Законодательством установлены следующие основные виды договорных отношений в сфере транспортных обязательств<sup>7</sup>:

- договор перевозки груза (ст.785 ГК РФ);
- договор перевозки пассажира (ст.786 ГК РФ);
- договор фрахтования (ст.787 ГК РФ);
- договор перевозки в прямом смешанном сообщении (ст.788 ГК РФ);
- обязательства перевозчика по подаче транспортных средств, обязательства по погрузке (выгрузке) груза (ст.791 ГК РФ);
- договор об организации перевозок (ст.798 ГК РФ);
- договор между транспортными организациями (ст.799 ГК РФ);
- договор транспортной экспедиции (ст.ст.801-806 ГК РФ).

Могут использоваться и другие виды договоров, указанные в законодательстве (договор буксировки, договор аренды транспортного средства и др.).

---

<sup>7</sup> Михборода М.Н. Виды транспорта и транспортных обязательств по законодательству Российской Федерации // Транспортное право. – 2020. – № 2. – С. 3.

Основой транспортных обязательств являются обязательства по перевозке грузов, пассажиров и багажа, поэтому дальнейшая классификация видов транспортных обязательств производится в зависимости от оснований деления договора перевозки на различные категории.

Договоры перевозки могут подразделяться по субъектному составу: договоры перевозки пассажиров, договоры перевозки грузов, договоры о порядке организации работы по обеспечению перевозок между транспортными организациями.

По цели: договоры, направленные на доставку грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения; договоры, направленные на обеспечение транспортировки грузов, пассажиров и багажа и доставки их в пункт назначения; договоры, направленные на организацию перевозок, целью которых является определение объема перевозимых грузов и количества подаваемых транспортных средств, а также порядка работы грузоотправителей и перевозчиков.

По статусу перевозчика договоры делятся на: договоры, осуществляемые транспортом общего пользования (публичные договоры) и на договоры, перевозчиком по которым являются иные транспортные организации.

По моменту заключения: реальный договор перевозки конкретного груза и все остальные виды договора перевозки, носящие консенсуальный характер.

По форме договора: договоры, оформляемые транспортной накладной или коносаментом; договоры, заключаемые путем совершения конклюдентных действий; договоры, заключаемые в общем порядке.

Также выделяют перевозки: местные, в пределах действия одной транспортной организации; прямые, осуществляемые несколькими транспортными организациями одного вида транспорта и по одному транспортному документу; прямые смешанные, осуществляемые

несколькими транспортными организациями, относящимися к различным видам транспорта, но на основе одного транспортного документа.

На автомобильном транспорте выделяют следующие виды перевозок: международные – за пределы и из-за пределов РФ; внутригосударственные. Внутригосударственные в свою очередь делятся на: городские – в пределах черты города, пригородные – за пределами черты города до 50 км включительно, междугородные – за пределами черты города более 50 км, межрегиональные – по территории двух и более субъектов РФ.

На железнодорожном транспорте выделяют следующие виды перевозок: международные и в пределах РФ, в прямом и непрямом сообщении; специальные – для государственных нужд, для перевозки осужденных; воинские железнодорожные перевозки и т.д.

Деление договоров перевозки может осуществляться и по иным основаниям.

Полагаю, что, несмотря на разнообразие транспортных договоров и их классификацию по различным основаниям, основными видами, определяющими транспортные обязательства в целом, являются договоры перевозки грузов и пассажиров, а также договор транспортной экспедиции, на которых и следует остановиться более подробно.

Итак, по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Форма договора письменная. Моментом заключения является момент передачи груза с сопроводительными документами. Заключение договора подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом). В зависимости от вида транспорта накладная может быть: транспортной, железнодорожной, морской, грузовой, товарно-транспортной. Порядок оформления

транспортных документов подробно определен в правилах перевозок для соответствующего вида транспорта.

Договор перевозки груза является реальным (на морском транспорте – консенсуальный), возмездным, публичным, трехсторонним. Сторонами договора выступают перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель. Перевозчиком является транспортная организация, имеющая лицензию на осуществление данного вида работ. Грузоотправителем (грузополучателем) может являться физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза и указано в перевозочном документе. Срок в договоре перевозки представляет собой определенный период, в течение которого груз должен быть доставлен, считается соблюденным, если груз доставлен или подан под разгрузку до истечения установленного договором срока доставки. Согласно ст.792 ГК РФ, если сроки доставки не определены, перевозчик обязан доставить груз в разумные сроки.

Существенными условиями договора перевозки груза являются: сведения о перевозчике, сведения о грузоотправителе, сведения о грузополучателе, сведения о грузе, сведения о пунктах отправления и назначения, сведения о скоростях и сроках доставки, сведения о провозной плате.

Грузоотправитель несет ответственность за предоставление искаженной информации о грузе, повреждение транспортного средства перевозчика; грузоотправитель (грузополучатель) также несет ответственность за задержку, простой транспортного средства, несвоевременный вывоз доставленного груза.

Перевозчик несет ответственность за сохранность груза или багажа и за просрочку в доставке груза. При этом перевозчик может быть освобожден от ответственности, если докажет, что утрата груза, его недостача или повреждение (порча) произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить, и устранение которых от него не зависело.

Особенностью ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов является наступление ответственности не только за нарушение заключенного договора перевозки, но и за не совершение действий, связанных с организацией перевозки.

При нарушении условий договора перевозки грузов до предъявления в суд иска к перевозчику грузоотправитель (грузополучатель) должен предъявить претензию, иначе суд возвратит исковое заявление истцу. Сроки предъявления претензий устанавливаются транспортными кодексами и уставами. Претензия может быть принята к рассмотрению и по истечении срока, если причина пропуска срока будет признана уважительной.

Основанием прекращения договора перевозки грузов могут служить доставка и выдача груза грузополучателю, т.е. полное исполнение договора.

Договором перевозки пассажира можно назвать соглашение, по которому одна сторона (перевозчик) обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, в случае сдачи пассажиром багажа – перевезти багаж в пункт назначения и выдать пассажиру или уполномоченному лицу, а вторая сторона (пассажир) обязуется уплатить установленную за проезд плату, а в случае сдачи багажа – плату за провоз багажа.

Форма договора простая письменная. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией. Формы билета и багажной квитанции устанавливаются в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами. Договор перевозки пассажира является консенсуальным, возмездным, публичным, двусторонним. Сторонами договора являются пассажир и перевозчик. Пассажиром является лицо, перевозимое на транспорте, имеющее проездной билет и не входящее в состав персонала (экипажа) транспортного средства. В качестве пассажира могут выступать исключительно физические лица. С пассажиром по одному билету может допускаться бесплатно его ребенок с учетом возраста, установленного законом. Перевозчиком в данном договоре могут выступать государственные, муниципальные, частные коммерческие

организации и индивидуальные предприниматели, получившие лицензию в установленном законом порядке. Договором могут устанавливаться следующие сроки: разовый договор по перевозке пассажира и багажа, длительный договор по проездным билетам.

Перевозчик несет ответственность за задержку отправления транспортного средства или опоздание его прибытия, а также за сохранность багажа. В случае отказа пассажира от перевозки из-за задержки отправления транспортного средства перевозчик обязан вернуть пассажиру провозную плату. За вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, перевозчик несет ответственность в соответствии с законодательством РФ. К данному договору также применяются нормы Закона РФ от 07.02.1992 г. № 2300-1 (в редакции от 08.12.2020 г. № 429-ФЗ) «О защите прав потребителей»<sup>8</sup>.

Пассажир обязан: оплатить проезд и провоз багажа, хранить проездной билет до окончания поездки, предъявлять по первому требованию.

Особое значение для договоров данного вида имеют права пассажира. Некоторые из них определены ГК РФ, некоторые предусмотрены соответствующими транспортными уставами и кодексами. К основным правам пассажира относятся:

- возможность провозить с собой детей бесплатно или на льготных условиях, в установленном законом порядке;
- право провозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм;
- за установленную тарифом плату сдавать к перевозке багаж;
- согласно проездному документу занимать место в транспортном средстве;
- возможность отказаться от поездки и получить полную или частичную стоимость проезда при возврате неиспользованного билета в зависимости от времени его сдачи;

---

<sup>8</sup> О защите прав потребителей: закон Российской Федерации: текст с изменениями и дополнениями на 08 декабря 2020 г. № 429-ФЗ [принят 07 февраля 1992 г. № 2300-1] // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 08 декабря 2020 г.

– в случае болезни в пути следования иметь возможность продлить срок действия проездного документа на время болезни, подтвержденной документами лечебных учреждений и др.

При нарушении условий договора пассажир вправе в срок до 45 дней обратиться в транспортную организацию с претензией.

По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за счет другой стороны (грузоотправителя или грузополучателя) и за вознаграждение выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой грузов<sup>9</sup>.

Договор транспортной экспедиции заключается в простой письменной форме. Данный договор является возмездным, двусторонним, консенсуальным, когда организуется выполнение услуг, и реальным, когда услуги выполняются. Сторонами договора являются клиент (грузополучатель или грузоотправитель) и экспедитор. Клиентами могут выступать отправитель и получатель груза, перевозчик, иные субъекты, интересы которых связаны с перевозкой вследствие наличия договорных отношений с отправителем или получателем груза. Экспедитором может быть любое юридическое лицо, являющееся предпринимателем, либо физическое лицо, имеющее статус предпринимателя, и получившее лицензию в установленном законом порядке. Экспедиторские услуги также подлежат обязательной сертификации. Ценой договора в транспортной экспедиции является вознаграждение экспедитора, установленное соглашением сторон. Договором транспортной экспедиции могут устанавливаться следующие сроки: разовые договоры, длительные договоры, долгосрочные договоры.

Существенным условием договора являются экспедиционные услуги, к которым относятся: организация перевозки груза транспортом по избранному экспедитором или клиентом маршруту; заключение

---

<sup>9</sup> О транспортно-экспедиционной деятельности: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 18 марта 2020 г. № 59-ФЗ [принят 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 18 марта 2020 г.

экспедитором от имени клиента или от своего имени договора перевозки груза; обеспечение отправки и получения груза; другие услуги, связанные с перевозкой. Договором могут быть также установлены дополнительные услуги: получение документов, необходимых для импорта или экспорта грузов; выполнение таможенных и иных формальностей; проверка количества и состояния груза; погрузка, выгрузка, получение в пункте назначения, хранение груза; уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента.

По договору транспортной экспедиции клиент вправе: выбирать маршрут следования груза и вид транспорта; требовать у экспедитора предоставления информации о процессе перевозки груза, если это предусмотрено договором; давать указания экспедитору в соответствии с договором. Клиент обязан: предоставить экспедитору полную, точную и достоверную информацию, необходимую для исполнения экспедитором его обязанностей, предусмотренных договором; предоставить документы, необходимые для осуществления таможенного, санитарного и иных видов государственного контроля; уплатить экспедитору за оказанные услуги соответствующее вознаграждение, а также возместить понесенные в интересах клиента расходы.

Экспедитор имеет право: проверять достоверность представленных клиентом необходимых документов; не приступать к исполнению предусмотренных договором обязанностей до предоставления клиентом необходимых документов или информации, необходимой для надлежащего исполнения обязанностей; отступать от указаний клиента в его интересах при невозможности предварительного запроса разрешения у клиента; удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных в интересах клиента расходов, либо до предоставления клиентом надлежащего обеспечения исполнения клиентом указанных обязательств. Экспедитор обязан: при приеме груза выдать клиенту экспедиторский документ; сообщить клиенту об обнаруженных

недостатках в полученной информации, а в случае ее неполноты запросить у клиента дополнительные данные; оказывать услуги в соответствии с договором; уведомить клиента, как только станет возможно, о допущенных отступлениях от договора.

Клиент несет ответственность в случаях: не предоставления экспедитору необходимой информации; при необоснованном отказе от оплаты расходов, понесенных экспедитором; при несвоевременной уплате вознаграждения экспедитору. Экспедитор несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение вверенного ему груза, если не докажет, что нарушение обязательств вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки; а также, если докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В соответствии со ст.806 ГК РФ особенностью расторжения договора транспортной экспедиции является возможность одностороннего отказа от исполнения договора любой из сторон, с условием предупреждения другой стороны в разумный срок и с возмещением убытков, вызванных расторжением договора.

По договору транспортной экспедиции, как и по договору перевозки, при предъявлении иска в суд обязателен претензионный порядок. Для требований, вытекающих из договора экспедиции, срок исковой давности составляет один год.

Договоры перевозки в системе транспортных договоров можно отнести к базовым, получившим достаточно полное правовое регулирование в рамках соответствующих уставов и кодексов. Однако, наряду с договорами перевозки можно выделить и другие транспортные договоры, регулирующие отношения, непосредственно связанные с перевозками. Определение их правовой природы также имеет немаловажное значение при выборе модели и способов правового регулирования.

Поскольку транспортные отношения базируются на публично-правовых началах, в сфере регулирования транспортной деятельности действуют основные принципы и других отраслей права: административного, трудового, уголовного, земельного и др.

### **1.3. Нормативно-правовые акты, регулирующие транспортные обязательства в Российской Федерации**

Правовое регулирование транспортной деятельности в РФ базируется на системе принципов, которые можно разделить на три группы:

- общеправовые принципы – имеют проявление во всех отраслях правовой системы;

- межотраслевые принципы – принципы других отраслей права, находящие специфическое проявление в сфере правового регулирования транспортной деятельности;

- отраслевые принципы – включают принципы подотраслей транспортного права: железнодорожного, воздушного, автомобильного, морского, внутреннего водного<sup>10</sup>.

В соответствии с частью 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации (далее Конституция РФ)<sup>11</sup> общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы.

Оптимизация транспортной системы России и развитие ее транспортной инфраструктуры являются важными общегосударственными задачами, о чем свидетельствуют принятые нормативно-правовые акты,

---

<sup>10</sup> Корякин В.М. Принципы транспортного права // Транспортное право. – 2016. – № 1. – С. 4.

<sup>11</sup> Конституция Российской Федерации: текст с изменениями и дополнениями на 14 марта 2020 г. № 1-ФКЗ [принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.] // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 14 марта 2020 г.

регулирующие отношения в сфере оборота транспортных средств и услуг в сфере транспорта. Анализ большого числа закрепленных в ГК РФ обязательственных отношений, связанных с транспортом, указывает на то значение, которое придается сфере транспорта в современном имущественном обороте. Вместе с тем, часто используется метод бланкетных отсылок к транспортным уставам и кодексам, а также к специальным федеральным законам.

В своей статье «Правовое регулирование транспортной деятельности» кандидат юридических наук В.А. Вайпан отмечает, что, закрепляя отдельные диспозитивные нормы о транспортных обязательствах в ГК РФ, основную нагрузку по регулированию имущественных отношений в этой сфере законодатель возлагает на специальные нормативные акты<sup>12</sup>. Нормативные акты в сфере транспорта, носят комплексный характер и регулируют как частные, так и публичные отношения.

Одним из основных нормативно-правовых актов является Конституция РФ, в которой имеются прямые нормы, имеющие отношение к транспорту. Например, статья 71 Конституции РФ относит управление федеральным транспортом и путями сообщения к ведению РФ.

Еще одним основным нормативно-правовым актом является ГК РФ, в котором нормы, регулирующие общие положения о перевозке грузов и пассажиров, условия заключения и исполнения договоров перевозки, ответственность перевозчика за неисполнение обязательств и т.д. выделены в отдельную главу 40, а базовые нормы, касающиеся транспортной экспедиции, размещены в главе 41.

В целом транспортное законодательство систематизировано по критерию среды функционирования транспортных средств. Особое место здесь занимают уставы и кодексы, принятые в форме федеральных законов. Непосредственно к транспортному законодательству относятся: Воздушный

---

<sup>12</sup> Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. – 2012. – №6. – С. 22.

кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (в редакции Федерального закона от 08.06.2020 № 166-ФЗ)<sup>13</sup> (далее ВК РФ), Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (редакции от 13.07.2020)<sup>14</sup> (далее КТМ РФ), Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (редакции от 08.06.2020)<sup>15</sup>, Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (в редакции Федерального закона от 24.02.2021 № 26-ФЗ) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»<sup>16</sup>, Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (в редакции Федерального закона от 23.11.2020 № 378-ФЗ) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»<sup>17</sup>, а также принятые на их основании иные подзаконные нормативные правовые акты, например, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, ведомственные инструкции, положения, правила.

Указанная система транспортного законодательства обеспечивает оперативный доступ к правовым нормам в соответствующей сфере транспорта.

---

<sup>13</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 08 июня 2020 г. № 166-ФЗ [принят 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 08 июня 2020 г.

<sup>14</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 22 декабря 2020 г. № 447-ФЗ [принят 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 22 декабря 2020 г.

<sup>15</sup> Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 08 июня 2020 г. № 166-ФЗ [принят 07 марта 2001 г. № 24-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 08 июня 2020 г.

<sup>16</sup> Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 24 февраля 2021 г. № 26-ФЗ [принят 08 ноября 2007 г. № 259-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 24 февраля 2021 г.

<sup>17</sup> Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 23 ноября 2020 г. № 378-ФЗ [принят 10 января 2003 г. № 18-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 23 ноября 2020 г.

Воздушный кодекс Российской Федерации устанавливает правовые основы использования воздушного пространства РФ и деятельности в области авиации. Постановлением Правительства РФ № 138 от 11 марта 2010 г. утверждены «Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации»<sup>18</sup>. По мнению кандидата юридических наук А.В. Выгодянского воздушный транспорт является одной из наиболее быстро развивающихся отраслей мировой экономики<sup>19</sup>. В свою очередь В.В. Машин считает, что гражданская авиация – специфичный вид деятельности, требующий особого жесткого и требовательного обеспечения безопасности при эксплуатации воздушного судна<sup>20</sup>. Контроль за безопасностью полетов при осуществлении воздушной перевозки возложен на государство. На систему организации воздушных перевозок, на размер и формы гражданско-правовой ответственности авиаперевозчиков непосредственно влияет уровень безопасности полетов. Постоянное совершенствование авиационной техники, опыт в ее использовании влекут изменение и совершенствование правил авиационной безопасности полетов. Приказом Министерства транспорта РФ от 27.11.2020 № 519 утверждены «Федеральные авиационные правила «Требования к летной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата летной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности гражданского воздушного судна»<sup>21</sup>. ВК РФ

---

<sup>18</sup> Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации: постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 02 декабря 2020 г. № 1991 [принят 11 марта 2010 г. № 138] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 09 декабря 2020 г.

<sup>19</sup> Выгодянский А.В. Понятие и виды договора воздушной перевозки пассажиров и грузов // Транспортное право. – 2017. – № 3. – С. 7.

<sup>20</sup> Машин В.В. Особенности договора воздушной перевозки пассажира // Предпринимательское право. – 2011. – № 4. – С. 43.

<sup>21</sup> Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к летной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата летной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности гражданского воздушного судна: приказ Министерства транспорта РФ от 27 ноября 2020 г. № 519 (Зарегистрировано в Минюсте

наряду с термином «перевозчик» употребляет также термин «авиационное предприятие», которое в свою очередь включает в себя такие понятия, как «авиационное предприятие» и «эксплуатант». В пункте 1 статьи 61 ВК РФ под авиационным предприятием понимается юридическое лицо, независимо от формы собственности и организационно-правовой формы имеющее целью деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и выполнение авиационных работ. В соответствии с пунктом 3 статьи 63 ВК РФ эксплуатантом признается гражданин или юридическое лицо, владеющее воздушным судном на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании, использующее данное воздушное судно для полетов и имеющее сертификат эксплуатанта. Приказом Министерства транспорта РФ от 19.11.2020 г. № 494 утверждены «Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта»<sup>22</sup>.

---

России 19.01.2021 № 62130) // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 19 января 2021 г.

<sup>22</sup> Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта: приказ Министерства транспорта РФ от 19 ноября 2020 г.

Устав железнодорожного транспорта РФ определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг, связанных с перевозками. Правила перевозок пассажиров, грузов и багажа железнодорожным транспортом представляют собой нормативно-правовые акты, содержащие нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур, пассажиров, отправителей, получателей, и регулируют условия перевозок. Данные Правила утверждены Постановлением Правительства РФ № 111 от 2 марта 2005 г. (в ред. от 27.08.2020 № 1294)<sup>23</sup>. Кроме Правил, утвержденных Правительством РФ, Приказами Министерства транспорта РФ № 473 от 19 декабря 2013 г.<sup>24</sup> и № 217 от 26 июня 2020 г.<sup>25</sup> также утверждены Правила перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа.

«Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» определяет общие условия перевозок пассажиров, багажа и грузов автомобильным транспортом, в том числе с использованием прицепов, а также общие условия предоставления услуг на объектах транспортных инфраструктур. На основании указанного закона Правительство РФ утверждает правила перевозок грузов, пассажиров и

---

№ 494 (Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2020 № 61979) // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 31 декабря 2020 г.

<sup>23</sup> Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных и домашних нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности: постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 27 августа 2020 г. № 1294 [принят 02 марта 2005 г. № 111] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 01 сентября 2020 г.

<sup>24</sup> Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом: приказ Министерства транспорта РФ: текст с изменениями и дополнениями на 09 апреля 2019 г. [принят 19.12.2013 г. № 473] (Зарегистрировано в Минюсте России 24.07.2014 № 33244) // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 19 апреля 2019 г.

<sup>25</sup> Об утверждении Правил перевозки грузов железнодорожным транспортом, содержащих порядок заключения договоров, устанавливающих особые условия перевозки грузов: приказ Министерства транспорта РФ от 26 июня 2020 г. № 217 (Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2020 № 61935) // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 30 декабря 2020 г.

багажа автомобильным транспортом. Так, постановлением Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586 утверждены «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»<sup>26</sup>, устанавливающие порядок организации перевозок различных грузов автомобильным транспортом, обеспечения сохранности грузов, транспортных средств и контейнеров, а также условия перевозок грузов и предоставления транспортных средств для таких перевозок. Кроме того, постановлением Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 утверждены «Правила перевозок грузов автомобильным транспортом»<sup>27</sup>, устанавливающие порядок организации различных видов перевозок пассажиров и багажа, в том числе требования к перевозчикам, фрахтовщикам, владельцам объектов транспортной инфраструктуры, условия перевозок и условия предоставления средств для таких перевозок.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания. Под торговым мореплаванием в Кодексе понимается деятельность, связанная с использованием судов для перевозки грузов, пассажиров, их багажа, буксировки и хранения грузов, для рыболовства, проведения морских ресурсных исследований, поисковых и спасательных операций и иных целей. Правила, установленные Кодексом, распространяются на морские суда во время их плавания по морским или внутренним водным путям; суда внутреннего плавания во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок пассажиров, груза и багажа. Если международным договором РФ установлены иные правила, чем те, которые установлены Кодексом, применяются правила

---

<sup>26</sup> Об утверждении Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом: постановление Правительства РФ от 01 октября 2020 г. № 1586 // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 05 октября 2020 г.

<sup>27</sup> Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 2200 // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 23 декабря 2020 г.

международного договора.

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации регулирует отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта – грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими юридическими и физическими лицами при осуществлении судоходства на внутренних водных путях, определяет их права, обязанности и ответственность. В целях обеспечения безопасности судоходства, охраны человеческой жизни, в целях обеспечения надлежащего качества оказания услуг и выполнения работ осуществляется государственный надзор в сфере внутреннего водного транспорта. Безопасность обеспечивается в соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта РФ, правилами движения и стоянки судов, правилами пропуска судов через шлюзы, правилами диспетчерского регулирования движения судов и управления движением судов, и иными правилами, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в сфере транспорта. Перевозки пассажиров и их багажа осуществляются на основании договоров в соответствии с «Правилами перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте», утвержденными Приказом Министерства транспорта России от 05.05.2012 г. № 140<sup>28</sup>, а также с «Правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте», утвержденными Постановлением Правительства РФ от 06.02.2003 г. № 72 (в ред. от 14.05.2013 г. № 411)<sup>29</sup>.

*Выводы по первой главе.*

В процессе исследования нормативно-правовых актов, регулирующих

---

<sup>28</sup> Об утверждении Правил перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте: приказ Министерства транспорта РФ: текст с изменениями и дополнениями на 11 декабря 2015 г. № 335 [принят 05 мая 2012 г. № 140] (Зарегистрировано в Минюсте России 27.09.2012 № 25557) // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 14 мая 2016 г.

<sup>29</sup> Об утверждении Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте: постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 14 мая 2013 г. № 411 [принят 06 февраля 2003 г. № 72] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 17 мая 2013 г.

транспортные правоотношения, было определено понятие транспортного обязательства как обязанность одной стороны перевезти (доставить) в пункт назначения пассажиров, багаж, груз различными видами транспорта; предоставить транспортное средство целиком либо его часть; обеспечить организацию и осуществление перевозки; а обязанность другой стороны – необходимость уплатить установленную за совершение данных действий плату.

Были выделены основные юридические характеристики транспортных обязательств, такие, как предмет; стороны; основания возникновения, изменения, прекращения; сроки; оплата; обязанности и ответственность сторон. Предметом транспортных обязательств является оказание нематериальных услуг, связанных с перемещением грузов, пассажиров, багажа, перевозчиком в отношении других лиц (грузоотправителя, пассажира и др.). Сторонами транспортных обязательств являются с одной стороны грузоотправитель, пассажир и др., а с другой стороны перевозчик. В качестве перевозчика выступают юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, взявшие на себя обязанности доставить пассажира, груз или багаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж получателю, т.е. лицу, имеющему право на его получение. Основаниями возникновения транспортных обязательств являются различные договоры: договор перевозки пассажиров, договор доставки грузов, договор фрахтования, договор буксировки, договор об организации перевозок.

В соответствии с определением транспортные обязательства делятся на следующие виды: перевозка грузов, пассажиров и багажа; организация перевозок или оказание транспортных услуг, связанных с перевозками; а также вспомогательные или сопутствующие обязательства (договоры). Поскольку обязательства по перевозке грузов, пассажиров и багажа являются основой транспортных обязательств, дальнейшая классификация видов

транспортных обязательств производится в зависимости от оснований разделения договора перевозки на различные категории.

Основными нормативно-правовыми актам в сфере оборота транспортных средств и услуг в сфере транспорта являются: Конституция РФ, ГК РФ, Воздушный кодекс РФ, Кодекс торгового мореплавания РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, Устав железнодорожного транспорта РФ, а также принятые на их основании иные подзаконные нормативные правовые акты, например, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, ведомственные инструкции, положения, правила.

## **ГЛАВА 2. РЕАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ КОНВОИРОВАНИЯ В УГОЛОВНО-ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЕ**

### **2.1. Транспортные обязательства в УИС**

Рассмотренные в первой главе нормативно-правовые акты регулируют правоотношения между субъектами транспортных обязательств, то есть взаимодействие между перевозчиком, пассажиром (грузоотправителем, грузополучателем и др.), порядок исполнения ими своих обязанностей и реализации прав. Являясь одними из таких субъектов, учреждения и органы УИС не могут руководствоваться только указанными нормативно-правовыми актами. Особенно это касается такой специфической задачи как конвоирование осужденных и лиц, содержащихся под стражей. Для регулирования выполнения данной задачи существует ряд нормативно-правовых актов, которые рассматриваются в данной главе.

Обязанности по направлению осужденных к месту отбывания наказания, их переводу из одних исполняющих наказания учреждений в другие; по организации специальных перевозок, конвоирования и охраны указанных лиц; а также материально-техническому обеспечению деятельности учреждений и органов УИС в соответствии с частью 2 статьи 7 Положения о федеральной службе исполнения наказаний возложены на ФСИН России. Для надлежащего осуществления этих обязанностей, а также для обеспечения иных государственных и муниципальных нужд ФСИН России осуществляет закупки товаров, работ и услуг в соответствии с законодательством РФ и иными нормативными актами о контрактной системе.

Обязательственные отношения, основанные на договоре, являются базовыми для выполнения органами УИС возложенных на них задач и реализации их функций. Такие обязательства имеют ряд особенностей,

связанных со статусом УИС. Для регулирования хозяйственных отношений применяется такое понятие как «государственный заказчик». В УИС таким заказчиком выступает ФСИН и ее территориальные органы.

Заключение договоров учреждениями УИС требует соблюдения баланса частных и публичных интересов. Баланс интересов проявляется на всех этапах договорного регулирования: на стадии согласования условий договора, на стадии исполнения и на стадии прекращения договора. Процедуре заключения договоров уделяется особое внимание в законодательстве. В деятельности учреждений УИС практикуется заключение так называемых предпринимательских договоров – поставки, возмездного оказания услуг, подряда.

Финансирование расходов на содержание органов и учреждений УИС, а также предприятий и учреждений, созданных специально для обеспечения деятельности УИС, осуществляется за счет средств, предусмотренных в федеральном бюджете. ФСИН России является юридическим лицом, имеющим право распоряжаться финансовыми средствами, выделяемыми из федерального бюджета на содержание УИС. ФСИН России утверждает номенклатуру специальной техники и материальных средств, в отношении которых осуществляет функции государственного заказчика по размещению заказов, заключению, оплате, контролю и учету выполнения контрактов по государственному оборонному заказу.

Для обеспечения конвоирования осужденных в УИС созданы специальные подразделения по конвоированию. Кроме того, распоряжением Правительства Российской Федерации создано федеральное государственное бюджетное учреждение «Главный центр специальных перевозок Министерства внутренних дел Российской Федерации»<sup>30</sup>, который отнесен к

---

<sup>30</sup> О создании федерального государственного бюджетного учреждения «Главный центр специальных перевозок Министерства внутренних дел Российской Федерации: распоряжение Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 29 ноября 2018 г. № 2614-р [принят 15.04.2009 г. № 497-р] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 03 декабря 2018 г.

ведению МВД России. Одной из основных целей деятельности учреждения является организация специальных перевозок в пределах РФ в интересах органов внутренних дел РФ и соответствующих федеральных органов исполнительной власти.

Для перевозки осужденных и лиц, заключенных под стражу федеральные органы исполнительной власти, в ведении которых находится транспорт, оказывают содействие органам и учреждениям УИС в предоставлении им плавучих средств (судов) и воздушных судов в соответствии со статьей 12.1 Закона РФ «Об учреждениях и органах, исполняющих уголовные наказания в виде лишения свободы»<sup>31</sup>. Перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей, в специальных вагонах, эксплуатируемых на основании сводного графика движения поездов, организуют федеральные органы исполнительной власти, к компетенции которых относятся вопросы организации специальных железнодорожных перевозок.

Конвоирование по автомобильным и железным дорогам, водным путям и воздушным линиям осуществляется в соответствии с плановыми маршрутами. Маршруты устанавливаются решением директора ФСИН по согласованию с Управлением специальных перевозок МВД России, управлением железной дороги, администрацией морских и речных пароходств, Государственной службой гражданской авиации. В процессе конвоирования обеспечивается изоляция осужденных и лиц, заключенных под стражу от посторонних граждан, раздельное размещение в камерах и транспортных средствах по категориям и видам режима. В частности: женщины размещаются отдельно от мужчин, несовершеннолетние отдельно от взрослых, граждане РФ отдельно от иностранных граждан, больные

---

<sup>31</sup> Об учреждениях и органах, исполняющих уголовные наказания в виде лишения свободы: закон Российской Федерации: текст с изменениями и дополнениями на 27 декабря 2019 г. № 487-ФЗ [принят 21 июля 1993 г. № 5473-1] // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 28 декабря 2019 г.

отдельно от здоровых, бывшие работники правоохранительных органов отдельно от других осужденных и т.д.

Организация перевозок осужденных осуществляется ФСИН России, ее территориальными органами и федеральными казенными учреждениями УИС в соответствии с Расписанием движения специальных вагонов с пассажирскими и почтово-багажными поездами на железных дорогах РФ, Свода плановых маршрутов по воздушным линиям РФ, Свода плановых маршрутов по водным путям сообщения РФ, Свода плановых маршрутов по автомобильным дорогам РФ. Расписание и Своды являются документами ограниченного распространения, они разрабатываются на 1 год. При этом учитываются сроки отправки осужденных и лиц, заключенных под стражу к месту отбывания наказания, установленные УИК РФ.

Условия для надежной охраны осужденных лиц, заключенных под стражу при конвоировании на транспортных средствах обеспечиваются инженерно-техническими средствами охраны и надзора (ИТСОН). Требования по оборудованию ИТСОН объектов УИС, в том числе, транспорта для перемещения осужденных, установлены «Наставлением по оборудованию инженерно-техническими средствами охраны и надзора объектов уголовно-исполнительной системы», утвержденным приказом Министерства юстиции Российской Федерации от 4 сентября 2006 г. № 279 (в редакции Приказа Минюста России от 17.06.2013 № 94)<sup>32</sup>. В соответствии с пунктом 73 Наставления к транспортным средствам, подлежащим оборудованию ИТСОН и используемым учреждениями УИС для перемещения осужденных, относятся: специальные автомобили для перевозки осужденных, специальные железнодорожные вагоны, морские и речные суда, а также грузовые железнодорожные платформы.

---

<sup>32</sup> Об утверждении Наставления по оборудованию инженерно-техническими средствами охраны и надзора объектов уголовно-исполнительной системы: приказ Министерства юстиции РФ: текст с изменениями и дополнениями на 17 июня 2013 № 94 [принят 04 сентября 2006 г. № 279] (неопубликованный акт) // Доступ из справочно-правовой системы «Консультант Плюс».

При этом, в соответствии с пунктом 12 Наставления ИТСОН оборудуются: стоянки автомобилей на обменных пунктах и подъездных путях к ним – силами и средствами обслуживаемых органов; кузова и ИТСО специальных автомобилей – специализированными предприятиями УИС за счет средств учреждений и органов УИС; грузовые железнодорожные платформы ведомственной дороги – силами и средствами ведомства; специальные железнодорожные вагоны – вагоностроительными заводами за счет средств заказчика.

## **2.2. Транспортные обязательства при конвоировании различными видами транспорта**

В ходе прохождения преддипломной практики в ФКУ ИК-3 УФСИН России по Ульяновской области были проанализированы нормативно-правовые акты, регламентирующие порядок возникновения и осуществления транспортных обязательств, возникающих в УИС при охране и конвоировании осужденных и лиц, содержащихся под стражей, такими видами транспорта, как водный, воздушный, железнодорожный и автомобильный и получены следующие данные:

1. в 2020 году от учреждений и органов ФСИН России были назначены 52 тыс. караулов по охране и конвоированию осужденных и лиц, содержащихся под стражей (в 2019 году – 53 тыс.);
2. перемещены 1,3 млн. осужденных и лиц, содержащихся под стражей (в 2019 году – 1,3 млн.);
3. при выполнении международных обязательств Российской Федерацией по передаче осужденных и экстрадиции назначено 84 особых

караула (в 2019 году – 77), которыми перевезено 82 человека (в 2019 году – 77 человек)<sup>33</sup>.

Рассмотрим особенности конвоирования осужденных и лиц заключенных под стражу различными видами транспорта.

Перевозка осужденных воздушным транспортом осуществляется преимущественно в Заполярье, в Приморье, в Сибири, в том числе в Магаданской области, Якутии, Ямало-Ненецком автономном округе. Хотя ФСИН России и имеет свои воздушные суда, перевозка осужденных лиц, заключенных под стражу, как правило, осуществляется гражданскими авиакомпаниями, а специальные суда используются в экстренных случаях.

Осужденные и лица, содержащиеся под стражей, представляют собой специальный контингент. Их перевозка регулируется как нормами гражданского, так и воздушного, и уголовно-исполнительного законодательства. Эта перевозка имеет свои особенности. В соответствии с пунктом 2 статьи 100 ВК РФ «пассажиrom воздушного судна является физическое лицо, заключившее договор воздушной перевозки пассажира». Поскольку осужденные лица, заключенных под стражу, не могут от своего имени заключать такие договоры, используется договор фрахтования воздушного судна, в соответствии с которым на основании статьи 104 ВК РФ «одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов воздушное судно или его часть для воздушной перевозки пассажиров». При заключении договора фрахтователем может выступать Российская Федерация либо территориальный орган ФСИН России. В качестве фрахтователя Российская Федерация выступает в случаях экстрадиции в другое государство или из другого государства в Российскую Федерацию. В том случае, когда фрахтователем является территориальный орган ФСИН России перемещение осужденных и лиц, заключенных под стражу,

---

<sup>33</sup> Материалы преддипломной практики в ФКУ ИК-3 УФСИН России по Ульяновской области / Хакимов О.Ю. (неопубликованный акт).

осуществляется по территории Российской Федерации. Средства для оплаты фрахта выделяются из бюджета РФ.

В статье «Особенности использования воздушного транспорта в федеральной службе исполнения наказания» кандидат юридических наук М.Н. Махиборода, с чьим мнением нельзя не согласиться, отмечает, что в Российской Федерации каких-либо специальных требований к воздушному судну или персоналу, обслуживающему данное судно, не предъявляется, за исключением стандартных мер авиационной безопасности, которые согласуются с ФСИН, МВД, таможенными органами и ФСБ. Отличия воздушной перевозки осужденных и лиц, заключенных под стражу, связаны лишь с конвоированием, что не затрагивает воздушное и гражданское законодательство<sup>34</sup>.

При воздушной перевозке осужденный летит вместе с остальными пассажирами обычным рейсом под охраной пристегнутый наручниками к креслу, если это позволяет конструкция самолета. В ином случае осужденный просто сидит в кресле в наручниках, руки у него находятся спереди. Персонал авиакомпании не имеет права, как на обычном рейсе, обслуживать и разговаривать с осужденными.

М.Н. Махиборода также полагает, что в основном воздушный транспорт используется тогда, когда не имеется возможности другим транспортом добраться до места назначения. В качестве примера он приводит перелет осужденных из Красноярска в Норильск на самолетах «Ан-24» и «Ту-154», когда самолет – единственный способ доставить их в Заполярье.

Перевозка осужденных и лиц, заключенных под стражу, авиатранспортом в России не получила большого распространения, поскольку стоит достаточно дорого. В соответствии с пунктом 3 статьи 64 ВК РФ тарифы на услуги и ставки сборов, относящиеся к сфере деятельности

---

<sup>34</sup> Махиборода М.Н. Особенности использования воздушного транспорта в Федеральной службе исполнения наказаний // Транспортное право. – 2020. – № 1. – С. 30.

естественных монополий, устанавливаются в соответствии с законодательством РФ о естественных монополиях.

Беря во внимание вышеизложенное можно сделать вывод о существующей на данный момент проблеме. Она заключается в отсутствии законодательно закреплённого в нормах гражданского права особого статуса УИС, который позволил бы регулировать вопросы транспортных обязательств при осуществлении воздушного конвоирования в особом порядке. Сейчас эти правоотношения подчиняются общегражданским нормам, в то же время конвоирование – это одна из составляющих функции государства по обеспечению обороны и безопасности. Так что можно сделать вывод о том, что транспортные обязательства при перевозке осужденных и лиц, заключенных под стражу воздушным транспортом должны регулироваться гражданско-правовыми актами как отдельный особый вид перевозки.

Определенными полномочиями в сфере регулирования транспортных тарифов обладают органы исполнительной власти субъектов РФ, хотя в большей степени регулирующее воздействие оказывает Федеральная антимонопольная служба РФ. Как правило, полномочия субъекта РФ по регулированию цен и тарифов распространяются на услуги, оказываемые авиакомпаниями в аэропортах, и на региональные авиаперевозки по местным воздушным линиям. Основным методом регулирования является метод экономически обоснованных затрат, который в большей степени применяется именно в отношении авиационных перевозок.

Организация перевозок осужденных и лиц, содержащихся под стражей, водными транспортными средствами в целом производится по тем же принципам, что и организация воздушной перевозки. Перевозка осужденных и лиц, содержащихся под стражей, на морских и речных судах осуществляется при отсутствии плановых маршрутов конвоирования или невозможности доставки конвоируемых к месту назначения иным способом, и только с разрешения руководства соответствующего подразделения ФСИН.

При этом запрещается конвоировать указанных лиц по пассажирским платформам (пристаням), через помещения вокзалов и другие места скопления граждан, во время посадки-высадки пассажиров. Федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг в сфере морского и речного транспорта, в соответствии со статьей 1 «Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации № 371 от 23.07.2004 г. (в редакции Постановления Правительства РФ № 670 от 13.05.2020)<sup>35</sup> является Федеральное агентство морского и речного транспорта. Агентство находится в ведении Министерства транспорта РФ.

Перевозка конвоируемых лиц по водным маршрутам конвоирования осуществляется регулярными рейсами перевозчиков и чартерными рейсами. Перевозка регулярными рейсами осуществляется морским транспортом в каютах не выше 3 категории, речным транспортом – в каютах не выше 2 категории. Стоимость чартерных рейсов устанавливается в соответствии с тарифами перевозчика. Количество чартерных рейсов устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере исполнения уголовных наказаний.

Перевозка осужденных и лиц, заключенных под стражу, водным транспортом осуществляется гражданскими транспортными компаниями. Как и при воздушной перевозке, при водной перевозке используется договор фрахтования судна либо его части. Фрахтователем выступают РФ или территориальный орган ФСИН России. Оплата производится за счет средств РФ.

---

<sup>35</sup> Об утверждении Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта: постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 13 мая 2020 г. № 670 [принят 23 июля 2004 г. № 371] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 15 мая 2020 г.

Перевозка осужденных и лиц, заключенных под стражу, посредством морского и водного транспорта не получила большого распространения в РФ, считаем, что это связано с большими финансовыми затратами при фрахтовании судна, либо его части; с необходимостью оборудования специальных площадок для подъезда служебного транспорта, мест для размещения осужденных и пр.

Морское и речное конвоирование, так же как и воздушное конвоирование не лишено проблематики в сфере регулирования транспортных обязательств. Лишь в малом числе ведомственных нормативно-правовых актов описывается данный вид конвоирования, и то только порядок его осуществления, при этом вопросы транспортных обязательств разрознены и находятся в большом числе других законов и подзаконных актов, постановлениях Правительства РФ, актах министерств и ведомств. Как выше указывалось данный вид перемещения осужденных и лиц, заключенных под стражу в последнее время не востребован, однако следует учитывать, что в будущем могут возникнуть обстоятельства требующие возобновить морское и речное конвоирование. Из этого можно сделать вывод о том, что конвоирование речным и морским транспортом должно быть закреплено в гражданско-правовых актах как особый вид перевозки и регулироваться этими актами в особом порядке.

При прохождении преддипломной практики были получены следующие данные: от Отдела по конвоированию УФСИН России по Ульяновской области в период с 01 апреля 2021 г. по 28 апреля 2021 года было назначено 27 караулов по охране и конвоированию осужденных и лиц, заключенных под стражу. Конвоирование осуществлялось только автомобильным транспортом, при этом половина караулов назначалась для обмена осужденных и лиц, заключенных под стражу, с железнодорожными караулами, назначенными от других территориальных органов ФСИН России. Железнодорожный транспорт не использовался по причине отсутствия в распоряжении подразделения специальных вагонов. Данные

факты подтверждают крайне редкое привлечение для перевозки осужденных и лиц, заключенных под стражу, таких видов транспорта как воздушный, речной и морской<sup>36</sup>.

Перевозка осужденных и лиц, заключенных под стражу, автомобильным транспортом также имеет свою специфику. Так, постановлением Правительства РФ от 30 августа 2007 г. № 548 (в редакции Постановления Правительства РФ от 30.11.2020 № 1970)<sup>37</sup> утверждены «Требования к транспортным средствам, используемым для осуществления неотложных действий по защите жизни и здоровья граждан, и специальным оперативно-служебным транспортным средствам уголовно-исполнительной системы для перевозки лиц, находящихся под стражей, а также к специальным оперативно-служебным транспортным средствам таможенных органов Российской Федерации». В соответствии с данными требованиями специальные оперативно-служебные транспортные средства уголовно-исполнительной системы для перевозки лиц, заключенных под стражу, должны иметь нанесенные на наружную поверхность специальные цветографические схемы; устройства для подачи звуковых и световых сигналов; а также оборудование, необходимое для выполнения задач, возложенных на оперативные службы.

Главной целью деятельности по автотранспортному обеспечению является удовлетворение потребностей органов и учреждений УИС в соответствии с возложенными на них задачами при рациональном использовании имеющихся финансовых, материальных и других ресурсов, а

---

<sup>36</sup> Материалы преддипломной практики в ФКУ ИК-3 УФСИН России по Ульяновской области / Хакимов О.Ю. (неопубликованный акт).

<sup>37</sup> Об утверждении Требований к транспортным средствам, используемым для осуществления неотложных действий по защите жизни и здоровья граждан, и специальным оперативно-служебным транспортным средствам уголовно-исполнительной системы для перевозки лиц, находящихся под стражей, а также к специальным оперативно-служебным транспортным средствам таможенных органов Российской Федерации: постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 30 ноября 2020 г. № 1970 [принят 30 августа 2007 г. № 548] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 02 декабря 2020 г.

также обеспечение безопасности дорожного движения и предупреждение дорожно-транспортных происшествий.

Основные положения по организации работы автотранспортной службы и эксплуатации транспортных средств в учреждениях и органах УИС определяет «Порядок организации деятельности по автотранспортному обеспечению в учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы», утвержденный распоряжением ФСИН России от 5 декабря 2014 г. № 234-р<sup>38</sup>. Его действие распространяется на службы и должностных лиц, ответственных за содержание и эксплуатацию транспортных средств.

Кроме того, общие требования к оборудованию специальных автомобилей (спец. автомобилей), в том числе ИТСОН, установлены «Наставлением по оборудованию инженерно-техническими средствами охраны и надзора объектов уголовно-исполнительной системы». Оборудование специальных транспортных средств относится к инженерным средствам охраны и надзора (ИСОН). Охранно-тревожная сигнализация, видеокамеры, телевидение, средства оперативной связи и оповещения относятся к техническим средствам охраны и надзора (ТСОН).

Транспортные средства учреждений и органов УИС, имеющих статус юридического лица, ставятся на балансы этих подразделений. Паспорта транспортных средств хранятся в службах, ответственных за содержание и эксплуатацию транспортных средств, в учреждениях согласно балансовой принадлежности. Транспортные средства эксплуатируются штатными и внештатными водителями, за которыми распоряжением начальника учреждения, на балансе которого стоит транспортное средство, закреплено транспортное средство и разрешена его эксплуатация. В учреждениях и

---

<sup>38</sup> Об утверждении Порядка организации деятельности по автотранспортному обеспечению в учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы: распоряжение ФСИН России от 05.12.2014 г. № 234-р (Неопубликованный акт) // Доступ из справочно-правовой системы «Консультант Плюс».

органах УИС, имеющих на балансе транспортное средство, обязательно создается автотранспортная служба.

Особенности осуществления специальных железнодорожных перевозок определяются Правительством РФ. Федеральные органы исполнительной власти, к компетенции которых относятся вопросы организации и осуществления специальных железнодорожных перевозок, взаимодействуют с владельцами инфраструктур и перевозчиками через органы специальных железнодорожных перевозок.

Постановлением Правительства РФ от 31.12.2016 г. №1590 «Об оказании услуг по организации и осуществлению воинских и специальных железнодорожных перевозок» установлено, что для оказания услуг по организации и осуществлению воинских и специальных железнодорожных перевозок единственными исполнителями услуг, привлекаются железнодорожный подвижной состав и контейнеры на основании аукциона у их владельцев<sup>39</sup>.

Приказом Федеральной антимонопольной службы Российской Федерации от 19 октября 2017 года № 1384/17 (в редакции Приказа ФАС России от 02.07.2018 № 927/18) утвержден «Порядок проведения аукциона по привлечению железнодорожного подвижного состава и контейнеров единственными исполнителями услуг по организации и осуществлению воинских и специальных железнодорожных перевозок, включая порядок определения стартовой цены привлечения железнодорожного подвижного состава и контейнеров»<sup>40</sup>. Аукцион осуществляется в соответствии с

---

<sup>39</sup> Об оказании услуг по организации и осуществлению воинских и специальных железнодорожных перевозок: постановление Правительств РФ от 31 декабря 2016 г. № 1590 // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 06 января 2017 г.

<sup>40</sup> Об утверждении Порядка проведения аукциона по привлечению железнодорожного подвижного состава и контейнеров единственными исполнителями услуг по организации и осуществлению воинских и специальных железнодорожных перевозок, включая порядок определения стартовой цены привлечения железнодорожного подвижного состава и контейнеров: приказ ФАС РФ: текст с изменениями и дополнениями на 02 июля 2018 № 927/18 [принят 19 октября 2017 года № 1384/17]

Федеральным законом от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»<sup>41</sup>. При организации и проведении аукциона единственный исполнитель услуг (заказчик) должен руководствоваться Конституцией РФ, ГК РФ, федеральными законами и иными нормативными правовыми актами РФ. Начиная с 2020 года, победитель аукциона определяется не позднее 1 ноября года, предшествующего году оказания услуг. В случае возникновения в течение года потребности обеспечения дополнительных перевозок заказчик имеет право провести дополнительный аукцион. Информация о закупке размещается заказчиком в единой информационной системе в сфере закупок, а также размещается на сайте электронной торговой площадки, определенной заказчиком. На этом же сайте в дальнейшем размещается вся информация о ходе аукциона.

Договор заключается заказчиком с победителем аукциона после предоставления последним обеспечения исполнения договора. Срок обеспечения исполнения договора не может быть меньше срока исполнения обязательств по указанному договору. Обеспечение исполнения договора оформляется в виде безотзывной банковской гарантии либо внесения денежных средств на указанный заказчиком счет. Способ обеспечения исполнения договора выбирается участником закупки самостоятельно.

Стартовая цена привлечения подвижного железнодорожного состава единственным исполнителем услуг для организации и осуществления воинских и специальных железнодорожных перевозок определяется и объявляется не позднее 1 августа года, предшествующего году оказания услуг.

---

(Зарегистрировано в Минюсте России 29.01.2018 № 49811) // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 10 августа 2018 г.

<sup>41</sup> О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 24 февраля 2021 № 20-ФЗ [принят 18.07.2011 № 223-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 24 февраля 2021 г.

Приобретение, содержание и эксплуатация специальных вагонов для перевозок осужденных и лиц, заключенных под стражу, осуществляется за счет средств, предусмотренных на указанные цели федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий год, в порядке, установленном уполномоченным Правительством РФ федеральным органом исполнительной власти. Постановлением Правительства Российской Федерации № 412 от 5 июля 2005 г. «О порядке приобретения, содержания и эксплуатации специальных вагонов для перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей»<sup>42</sup> таким уполномоченным органом определено Министерство внутренних дел РФ.

Совместным приказом МВД РФ №361 и Министерства юстиции РФ №172 от 19.05.2006 г. «О совершенствовании организации и обеспечения специальных и иных перевозок, выполняемых в интересах Федеральной службы исполнения наказания и Министерства внутренних дел Российской Федерации железнодорожным транспортом»<sup>43</sup> организация и обеспечение специальных перевозок в интересах ФСИН России и МВД России железнодорожным транспортом, в том числе организация перевозок осужденных, возложена на Департамент обеспечения правопорядка на транспорте МВД РФ. Этим же приказом на ФСИН возложены обязанности по заключению государственных контрактов и производству централизованных расчетов с перевозчиками железнодорожного транспорта, а также оформление документов на перевозку спецконтингента и караулов в спецвагонах и выдача бланков перевозочных документов спецподразделениям по конвоированию ФСИН для оплаты перевозок спецконтингента.

---

<sup>42</sup> О порядке приобретения, содержания и эксплуатации специальных вагонов для перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей: постановление Правительства РФ от 05 июля 2005 г. № 412 // Собрание законодательства РФ. – 2005. – № 28. – Ст. 2877.

<sup>43</sup> О совершенствовании организации и обеспечения специальных и иных перевозок, выполняемых в интересах Федеральной службы исполнения наказаний и Министерства внутренних дел Российской Федерации железнодорожным транспортом: приказ МЮ РФ, МВД РФ от 19.05.2006 г. № 361/172 // Бюллетень Минюста России. – 2006. – № 7.

Управление специальными перевозками на железнодорожном транспорте производится централизованно, с учетом обеспечения безопасности движения и защиты государственной тайны. Владельцы инфраструктур на условиях аренды выделяют в местах общего пользования на территориях железнодорожных станций необходимые места отстоя специальных вагонов. Кроме того, владельцы инфраструктур и перевозчики обеспечивают необходимые условия для осуществления перевозок осужденных и лиц, содержащихся под стражей. Количество единиц железнодорожного состава, сроки передачи и период использования определяются уполномоченной организацией железнодорожного транспорта самостоятельно, исходя из заявленных потребностей в перевозках.

Специальные вагоны включаются в состав пассажирских или почтово-багажных поездов. Расписание движения таких поездов разрабатывается совместно органом исполнительной власти, к компетенции которого относятся вопросы организации специальных перевозок, и федеральным органом УИС. После чего график предоставляется владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования для учета при разработке сводного графика движения поездов.

При перевозке осужденных железнодорожным транспортом общего пользования перевозчики заключают с федеральным органом УИС договоры о специальных железнодорожных перевозках, в которых предусматривается выделение мест на железнодорожных станциях для посадки и высадки осужденных и лиц, содержащихся под стражей. На основании этих договоров, а также в соответствии со сводным графиком движения поездов, владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования выделяют места на железнодорожных станциях для посадки и высадки осужденных и лиц, содержащихся под стражей.

Плата за перевозку в специальных вагонах, не принадлежащих перевозчику, в составе пассажирских поездов дальнего следования осужденных и лиц, содержащихся под стражей, определяется по

действующим тарифам на пробег пассажирских вагонов (с пассажирами). Под действующим тарифом понимаются размеры тарифа за услуги железнодорожного транспорта, действующие на момент перевозки, предусмотренные соответствующим тарифным руководством и определенные с учетом применения к базовым ставкам таких тарифов коэффициента индексации, установленного в соответствии с законодательством РФ на текущий год для всех пользователей услуг железнодорожного транспорта.

Приказом ФСИН от 20.05.2019 № 357 утвержден «Порядок определения нормативных затрат на обеспечения функций ФСИН России, территориальных органов ФСИН России и федеральных казенных учреждений уголовно-исполнительной системы Российской Федерации по приобретению бланков строгой отчетности, используемых для оплаты перевозок осужденных и лиц, содержащихся под стражей, железнодорожным транспортом»<sup>44</sup>. В соответствии с указанным порядком устанавливаются требования к определению нормативных затрат, для чего используются формула расчета и порядок ее применения. Нормативные затраты применяются при формировании бюджетных ассигнований для обоснования объектов закупки, включенных в план закупок, в ходе разработки проекта федерального бюджета.

Цена единицы планируемых к приобретению бланков строгой отчетности в формулах расчета определяется с учетом положений статьи 22 Федерального закона от 5 апреля 2013г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и

---

<sup>44</sup> Об утверждении Порядка определения нормативных затрат на обеспечение функций ФСИН России, территориальных органов ФСИН России и федеральных казенных учреждений уголовно-исполнительной системы Российской Федерации по приобретению бланков строгой отчетности, используемых для оплаты перевозок осужденных и лиц, содержащихся под стражей, железнодорожным транспортом: приказ: ФСИН России от 20 мая 2019 № 357 // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 20 июня 2019.

муниципальных нужд»<sup>45</sup>. Общий объем затрат, связанных с закупкой товаров, работ, услуг, направленных на обеспечение функций по приобретению бланков строгой отчетности для оплаты перевозок осужденных и лиц, содержащихся под стражей, железнодорожным транспортом, не может превышать объем лимитов бюджетных обязательств на закупку товаров, работ, услуг в рамках исполнения федерального бюджета.

Таким образом, мы видим, что большое количество нормативно-правовых актов регулируют перевозки данным видом транспорта осужденных и лиц, содержащихся под стражей. В них достаточно подробно описываются порядок заключения договоров, порядок их исполнения, порядок установления и регулирования тарифов на перевозки осужденных и лиц заключенных под стражу. Однако, несмотря на эти обстоятельства, происходят случаи нарушения указанного законодательства. Так, при прохождении преддипломной практики было изучено и проанализировано Решение ФАС России по делу № 1-10-138/00-03-14 от 03.07.2015<sup>46</sup>. Суть данного решения и разбирательства по делу в целом заключается в следующем: в 2013 году ОАО «РЖД» представило ФСИН России проект государственного контракта на оказание услуг по осуществлению специальных перевозок на четвертый квартал 2013 года, при этом в проекте указывалось, что тарифы на перевозки по маршрутам на которых нет постоянного пассажирского сообщения являются договорными. ФСИН России в ответ указало на то, что применение договорных тарифов при заключении гос. контракта неприемлемо. В ответ на это ОАО «РЖД» заявило, что перевозками на указанных направлениях занимается другая

---

<sup>45</sup> О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 24 февраля 2021 г. № 20-ФЗ [принят 5 апреля 2013г. № 44-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 24 февраля 2021 г.

<sup>46</sup> Решение и предписание по делу № 1-10-138/00-03-14 [Электронный ресурс] // Федеральная антимонопольная служба: офиц.сайт. 03.07.2015 – Режим доступа: <https://fas.gov.ru/documents/351207> (дата обращения: 21.03.2021).

компания и, что действие контракта прекращается по окончании 3 квартала 2013 года. Затем по окончании действия контракта было приостановлено движение по указанным маршрутам. Этими действиями ОАО «РЖД» намеревалось вынудить ФСИН России заключить контракт на условиях, при которых регулирование тарифов осуществлялось бы в ручном режиме. ФАС России отреагировало Предупреждением в отношении перевозчика. ОАО «РЖД» надлежало заключить контракт на условиях в соответствии с законодательством и возобновить движение по маршрутам. Перевозчик отчитался о выполнении предписанного.

Тем не менее, ничего из указанного выполнено не было. Вместо этого перевозчик предложил ФСИН России включить специальные вагоны в состав грузовых поездов, на что естественно получил отказ. ФСИН России мотивировало это тем, что будут существенно нарушены нормы безопасности, материально-технического и санитарно-гигиенического обеспечения, права и свободы осужденных и лиц, заключенных под стражу, осложнится выполнение задачи по конвоированию.

Кроме того из-за приостановления движения с ноября 2013 года конвоирование осужденных и лиц, заключенных под стражу, осуществлялось автомобильным транспортом, в результате чего произошло ряд происшествий выразившихся в групповых неповиновениях со стороны конвоируемых лиц, создании угрозы опрокидывания транспорта на горных участках дорог, вывод осужденных из спец. транспорта на открытое пространство.

В этой связи ФАС России возбудила дело в отношении ОАО «РЖД». Признала перевозчика нарушителем законодательства и обязало восстановить положение, существовавшее до нарушения антимонопольного законодательства.

*Выводы по второй главе.*

Изучив нормативно-правовые акты, регулирующие транспортные обязательства в УИС, в том числе различными видами транспорта, можно

сделать следующие выводы.

Базовыми обязательственными отношениями для выполнения органами УИС возложенных на них задач и реализации их функций являются отношения, основанные на договоре. Такие обязательства имеют ряд особенностей, связанных со статусом УИС. Для регулирования хозяйственных отношений применяется такое понятие как «государственный заказчик». В УИС таким заказчиком выступает ФСИН и ее территориальные органы. ФСИН России осуществляет закупки товаров, работ и услуг в соответствии с законодательством РФ и иными нормативными актами о контрактной системе. Финансирование расходов на содержание органов и учреждений УИС, а также предприятий и учреждений, созданных специально для обеспечения деятельности УИС, осуществляется за счет средств, предусмотренных в федеральном бюджете.

Организация специальных перевозок железнодорожным транспортом в пределах РФ возложена на федеральное государственное бюджетное учреждение «Главный центр специальных перевозок Министерства внутренних дел Российской Федерации», который отнесен к ведению МВД России.

Конвоирование по автомобильным и железным дорогам, водным путям и воздушным линиям осуществляется в соответствии с плановыми маршрутами. Маршруты устанавливаются решением директора ФСИН по согласованию с Управлением специальных перевозок МВД России, управлением железной дороги, администрацией морских и речных пароходств, Государственной службой гражданской авиации.

В большинстве случаев основанием возникновения транспортных обязательств, возникающих в УИС при охране и конвоировании осужденных и лиц, содержащихся под стражей, такими видами транспорта, как водный, воздушный и железнодорожный являются гражданско-правовые договоры.

Перевозка осужденных воздушным транспортом, а также на морских и речных судах по водным маршрутам конвоирования в основном

используется при невозможности доставки конвоируемых к месту назначения иным способом. Поскольку осужденные не могут от своего имени заключать договоры перевозки пассажиров, используется договор фрахтования. Как при воздушной перевозке, так и при водной перевозке используется договор фрахтования судна либо его части. Фрахтователем выступают РФ или территориальный орган ФСИН России. Оплата производится за счет средств РФ. По мнению автора перевозка осужденных и лиц, заключенных под стражу, авиатранспортом, а также посредством морского и водного транспорта не получила большого распространения в РФ. По мнению автора, это связано с большими финансовыми затратами при фрахтовании судна, либо его части; с необходимостью оборудования специальных площадок для подъезда служебного транспорта, мест для размещения осужденных и лиц, заключенных под стражу.

Большее распространение получили автоперевозки и железнодорожные перевозки. Перевозки спец. автомобилями менее затратны, поскольку транспортные средства могут находиться на балансе подразделений учреждений и органов УИС, имеющих статус юридического лица, и для осуществления перевозок спец. автомобилями не потребуются дополнительных затрат на приобретение билетов, на оплату услуг владельцев инфраструктуры и пр. Однако, при этом существуют и определенные ограничения. Большие расстояния между учреждениями УИС, а также большое количество перевозимых осужденных и лиц, содержащихся под стражей, зачастую не позволяют использовать автотранспорт.

Изученный материал позволяет сделать вывод, что в РФ наиболее часто для перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей, используется железнодорожный транспорт. Наибольшее количество нормативно-правовых актов принято для урегулирования транспортных обязательств, связанных именно с железнодорожными перевозками. Общий объем затрат на организацию железнодорожных перевозок не может превышать объем

лимитов бюджетных обязательств в рамках исполнения федерального бюджета на соответствующий год.

В то же время существует проблема недостаточного и разрозненного освещения вопросов воздушной, морской и речной перевозки осужденных и лиц заключенных под стражу.

## Заключение

На сотрудников УИС возложена такая важная функция, как перемещение осужденных и лиц, содержащихся под стражей, из одного учреждения в другое, конвоирование и охрана указанных лиц. Осуществление данной функции связано с использованием различных транспортных средств, как состоящих на балансе органов и учреждений УИС, так и принадлежащих различным компаниям-перевозчикам.

Организация перевозок осужденных и лиц, содержащихся под стражей, различными видами транспорта порождает транспортные обязательства. Исследованные в процессе работы нормативно-правовые акты, учебные пособия, статьи ученых-юристов позволяют определить понятие транспортных обязательств. В процессе перевозки пассажиров, багажа и груза у сторон возникают обязанности. Одна сторона обязуется организовать или перевезти за определенную плату пассажиров, багаж, груз, либо предоставить транспорт для перевозки полностью или частично. При этом другая сторона берет на себя обязательства оплатить указанные действия первой стороны.

Транспортные обязательства обладают такими же юридическими характеристиками, как и другие договоры, к которым относятся предмет, стороны, основания возникновения, изменения, прекращения, сроки, оплата, обязанности и ответственность сторон. Предмет – оказание нематериальных услуг, связанных с перемещением грузов, пассажиров, багажа; стороны – грузоотправитель, пассажир и перевозчик. Перевозчиками выступают юридические лица или индивидуальные предприниматели. Основаниями возникновения являются договоры перевозки пассажиров, доставки грузов, фрахтования, буксировки, договоры об организации перевозок. Существует множество видов транспортных обязательств. Прежде всего, их можно разделить на непосредственно договоры перевозки и договоры, связанные с организацией перевозок. Дальнейшая классификация транспортных

обязательств производится в зависимости от оснований разделения договора перевозки на различные категории.

Транспортные обязательства в целом и в УИС в частности регулируются большим числом нормативно-правовых актов, к которым, прежде всего, относятся Конституция РФ, ГК РФ, Воздушный кодекс РФ, Кодекс торгового мореплавания РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, Устав железнодорожного транспорта РФ, а также принятые на их основании иные подзаконные нормативные правовые акты, например, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, ведомственные инструкции, положения, правила.

Транспортные обязательства в УИС имеют ряд особенностей, что связано с ее статусом. Поскольку финансирование расходов на содержание органов и учреждений УИС, а также предприятий и учреждений, созданных специально для обеспечения деятельности УИС, осуществляется за счет средств, предусмотренных в федеральном бюджете, для регулирования хозяйственных отношений в УИС применяется такое понятие как «государственный заказчик». Таким заказчиком выступает ФСИН и ее территориальные органы, которые в соответствии с законодательством РФ и иными нормативными актами о контрактной системе осуществляют закупки товаров, работ и услуг.

Перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей, относятся к специальным перевозкам. В пределах РФ организация специальных перевозок железнодорожным транспортом возложена на федеральное государственное бюджетное учреждение «Главный центр специальных перевозок Министерства внутренних дел Российской Федерации», который отнесен к ведению МВД России.

Решением директора ФСИН по согласованию с управлением специальных перевозок МВД России, управлением железной дороги, администрацией морских и речных пароходств, Государственной службой

гражданской авиации устанавливаются плановые маршруты конвоирования, в соответствии с которыми и производится перевозка осужденных по автомобильным и железным дорогам, водным путям и воздушным линиям.

Транспортные обязательства в УИС при охране и конвоировании осужденных и лиц, заключенных под стражу, различными видами транспорта возникают на основании гражданско-правовых договоров.

При изучении нормативно-правовых актов, непосредственно регулирующих транспортные обязательства в УИС, мы пришли к следующим выводам.

При воздушной, морской либо речной перевозке осужденных и лиц, содержащихся под стражей, используется договор фрахтования судна или его части. Фрахтователем выступают РФ или территориальный орган ФСИН России. Оплата производится за счет средств РФ. Данный вид перевозки используется при невозможности доставки конвоируемых к месту назначения иным способом. При этом, в связи с большими финансовыми затратами при фрахтовании судна, либо его части; необходимостью оборудования специальных площадок для подъезда служебного транспорта, мест для размещения осужденных и др., конвоирование воздушным, морским и речным транспортом не получило большого распространения в РФ

Для конвоирования осужденных и лиц, содержащихся под стражей, в основном используются автомобильные и железнодорожные перевозки. Перевозки с использованием спецавтомобилей используются в случаях, когда общее количество перевозимых лиц и расстояния между учреждениями не столь значительны. При этом спец. автомобили предназначены для перевозки только сидящих людей, в связи с чем использовать их для перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей, на большие расстояния нельзя.

Нами сделан вывод о том, что в РФ в наибольшей мере для перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей, используется железнодорожный транспорт. Об этом говорит и большое количество

нормативно-правовых актов, принятых для урегулирования транспортных обязательств, связанных именно с железнодорожными перевозками. Именно по железной дороге в спец. вагонах перевозится наибольшее количество осужденных и лиц, заключенных под стражу. Перевозят в спец. вагонах осужденных на достаточно большие расстояния.

Вместе с тем, при железнодорожных перевозках существуют и некоторые ограничения. Общий объем затрат на организацию железнодорожных перевозок не может превышать объем лимитов бюджетных обязательств в рамках исполнения федерального бюджета на соответствующий год.

Изученный материал позволяет сделать вывод о том, что УИС России постепенно развивается и совершенствуется с целью укрепления законности и правопорядка в учреждениях и органах УИС, а также приведения условий содержания осужденных и лиц, содержащихся под стражей, в соответствие с законодательством РФ и мировыми стандартами. В то же время существует ряд проблем, которые ещё не нашли законодательного решения:

1. недостаточность и разрозненность существующих нормативно-правовых актов регулирующих транспортные обязательства при конвоировании воздушным, речным и морским транспортом;

2. отсутствие нормативно-правовых актов, закрепляющих особый статус органов и учреждений УИС, как субъектов таких договорных отношений.

Таким образом, мы видим, что учреждения и органы уголовно-исполнительной системы являются не только юридическими лицами, но ещё и выступают в качестве важнейшего инструмента государства по осуществлению защиты, обороны и уголовно-исполнительной политики, поэтому общий подход неприемлем.

## Библиографический список

### Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации: текст с изменениями и дополнениями на 14 марта 2020 г. № 1-ФКЗ [принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.] // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 14 марта 2020 г.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая): федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 9 марта 2021 г. № 33-ФЗ [принят 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 09 марта 2021 г.
3. Гражданского кодекса Российской Федерации (часть вторая): федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 09 марта 2021 г. № 33-ФЗ [принят 26 января 1996 г. № 14-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 09 марта 2021 г.
4. Воздушный кодекс Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 08 июня 2020 г. № 166-ФЗ [принят 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 08 июня 2020 г.
5. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 22 декабря 2020 г. № 447-ФЗ [принят 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 22 декабря 2020 г.
6. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 08 июня 2020 г. № 166-ФЗ [принят 07 марта 2001 г. № 24-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 08 июня 2020 г.
7. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 23 ноября 2020

г. № 378-ФЗ [принят 10 января 2003 г. № 18-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 23 ноября 2020 г.

8. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 24 февраля 2021 г. № 26-ФЗ [принят 08 ноября 2007 г. № 259-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 24 февраля 2021 г.

9. О защите прав потребителей: закон Российской Федерации: текст с изменениями и дополнениями на 08 декабря 2020 г. № 429-ФЗ [принят 07 февраля 1992 г. № 2300-1] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 08 декабря 2020 г.

10. Об учреждениях и органах, исполняющих уголовные наказания в виде лишения свободы: закон Российской Федерации: текст с изменениями и дополнениями на 27 декабря 2019 г. № 487-ФЗ [принят 21 июля 1993 г. № 5473-1] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 28 декабря 2019 г.

11. О транспортно-экспедиционной деятельности: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 18 марта 2020 г. № 59-ФЗ [принят 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 18 марта 2020 г.

12. О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 24 февраля 2021 г. № 20-ФЗ [принят 5 апреля 2013г. № 44-ФЗ] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 24 февраля 2021 г.

13. Вопросы федеральной службы исполнения наказаний: указ Президента РФ: текст с изменениями и дополнениями на 2 марта 2021 г. № 119 [принят 13 октября 2004 г. № 1314] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 2 марта 2021 г.

14. Об утверждении Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте: постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 14 мая 2013 г. № 411 [принят 06 февраля 2003 г. № 72] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 17 мая 2013 г.

15. Об утверждении Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта: постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 13 мая 2020 г. № 670 [принят 23 июля 2004 г. № 371] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 15 мая 2020 г.

16. Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а так же грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных и домашних нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности: постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 27 августа 2020 г. № 1294 [принят 02 марта 2005 г. № 111] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 01 сентября 2020 г.

17. О порядке приобретения, содержания и эксплуатации специальных вагонов для перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей: постановление Правительства РФ от 05 июля 2005 г. № 412 // Собрание законодательства РФ. – 2005. – № 28. – Ст. 2877.

18. Об утверждении Требований к транспортным средствам, используемым для осуществления неотложных действий по защите жизни и здоровья граждан, и специальным оперативно-служебным транспортным средствам уголовно-исполнительной системы для перевозки лиц, находящихся под стражей, а также к специальным оперативно-служебным транспортным средствам таможенных органов Российской Федерации: постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на

30 ноября 2020 г. № 1970 [принят 30 августа 2007 г. № 548] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 02 декабря 2020 г.

19. Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации: постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 02 декабря 2020 г. № 1991 [принят 11 марта 2010 г. № 138] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 09 декабря 2020 г.

20. Об оказании услуг по организации и осуществлению воинских и специальных железнодорожных перевозок: постановление Правительств РФ от 31 декабря 2016 г. № 1590 // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 06 января 2017 г.

21. Об утверждении Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом: постановление Правительства РФ от 01 октября 2020 г. № 1586 // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 05 октября 2020 г.

22. О создании федерального государственного бюджетного учреждения «Главный центр специальных перевозок Министерства внутренних дел Российской Федерации: распоряжение Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 29 ноября 2018 г. № 2614-р [принят 15.04.2009 г. № 497-р] // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 03 декабря 2018 г.

23. О совершенствовании организации и обеспечения специальных и иных перевозок, выполняемых в интересах Федеральной службы исполнения наказаний и Министерства внутренних дел Российской Федерации железнодорожным транспортом: приказ МЮ РФ, МВД РФ от 19 мая 2006 г. № 361/172 // Бюллетень Минюста России. – 2006. – № 7.

24. Об утверждении Наставления по оборудованию инженерно-техническими средствами охраны и надзора объектов уголовно-исполнительной системы: приказ Министерства юстиции РФ: текст с

изменениями и дополнениями на 17 июня 2013 № 94 [принят 04 сентября 2006 г. № 279] (неопубликованный акт) // Доступ из справочно-правовой системы «Консультант Плюс».

25. Об утверждении Правил перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте: приказ Министерства транспорта РФ: текст с изменениями и дополнениями на 11 декабря 2015 г. № 335 [принят 05 мая 2012 г. № 140] (Зарегистрировано в Минюсте России 27.09.2012 № 25557) // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 14 мая 2016 г.

26. Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом: приказ Министерства транспорта РФ: текст с изменениями и дополнениями на 09 апреля 2019 г. [принят 19 декабря 2013 г. № 473] (Зарегистрировано в Минюсте России 24.07.2014 № 33244) // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 19 апреля 2019 г.

27. Об утверждении Правил перевозки грузов железнодорожным транспортом, содержащих порядок заключения договоров, устанавливающих особые условия перевозки грузов: приказ Министерства транспорта РФ от 26 июня 2020 г. № 217 (Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2020 № 61935) // Официальный интернет-портал правовой информации (pravo.gov.ru) 30 декабря 2020 г.

28. Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения

ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта: приказ Министерства транспорта РФ от 19 ноября 2020 г. № 494 (Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2020 № 61979) // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 31 декабря 2020 г.

29. Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к летной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата летной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности гражданского воздушного судна: приказ Министерства транспорта РФ от 27 ноября 2020 г. № 519 (Зарегистрировано в Минюсте России 19.01.2021 № 62130) // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 19 января 2021 г.

30. Об утверждении Порядка проведения аукциона по привлечению железнодорожного подвижного состава и контейнеров единственными исполнителями услуг по организации и осуществлению воинских и специальных железнодорожных перевозок, включая порядок определения стартовой цены привлечения железнодорожного подвижного состава и контейнеров: приказ ФАС РФ: текст с изменениями и дополнениями на 02 июля 2018 № 927/18 [принят 19 октября 2017 года № 1384/17] (Зарегистрировано в Минюсте России 29.01.2018 № 49811) // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 10 августа 2018 г.

31. Об утверждении Порядка определения нормативных затрат на обеспечение функций ФСИН России, территориальных органов ФСИН России и федеральных казенных учреждений уголовно-исполнительной системы Российской Федерации по приобретению бланков строгой отчетности, используемых для оплаты перевозок осужденных и лиц, содержащихся под стражей, железнодорожным транспортом: приказ: ФСИН России от 20 мая 2019 № 357 // Официальный интернет-портал правовой информации ([pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru)) 20 июня 2019.

32. Об утверждении Порядка организации деятельности по автотранспортному обеспечению в учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы: распоряжение ФСИН России от 05.12.2014 г. № 234-р (Неопубликованный акт) // Доступ из справочно-правовой системы «Консультант Плюс».

### **Научные, учебные, справочные издания**

33. Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России: Монография / Ю.В. Романец; Вступ. ст. В.Ф. Яковлев – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Норма: НИЦ Инфра - М, 2019. – 496 с.

34. Маликов Б.З. Изоляция личности – правовая категория и форма государственного принуждения: монография / Б.З. Маликов, Р.С. Маковик, Н.Р. Бессараб. – Самара: Самарский юридический институт ФСИН России, 2007. – 167 с.

35. Морозов А.С., Опар И.П. Организация конвоирования: учебное пособие / канд. юрид. наук А.С. Морозов, И.П. Опар. – Новокузнецк: ФКОУ ВО Кузбасский институт ФСИН России, 2020. – 162 с.

36. Усеев Р.З. Обеспечение безопасности в уголовно-исполнительной системе: учебное пособие / Р.З. Усеев. – Самара: Самарский юридический институт ФСИН России, 2017. – 220 с.

37. Щербаков Е.А. Технические средства надзора и контроля, применяемые в исправительных учреждениях: учебно-методическое пособие / Е.А. Щербаков. – Самара: Самарский юридический институт ФСИН России, 2011. – 56 с.

38. Эминов В.Э. Уголовно-исполнительное право России. Особенная часть в 2 т. Том 2: учебник для академического бакалавриата / В.Э. Эминов, В.Н. Орлов; отв. ред. В.Э. Эминов, В.Н. Орлов. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва: Юрайт, 2016. – 273 с.

### **Материалы периодической печати**

39. Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности / В.А. Вайпан // Право и экономика. – 2012. – № 6. – С.18-42.
40. Выгодянский А.В. Понятие и виды договора воздушной перевозки пассажиров и грузов / А.В. Выгодянский // Транспортное право. – 2017. – № 3. – С.7-10.
41. Корякин В.М. Принципы транспортного права / В.М. Корякин // Транспортное право. – 2016. – № 1. – С.3-6.
42. Махиборода М.Н. Особенности использования воздушного транспорта в федеральной службе исполнения наказания / М.Н. Махиборода // Транспортное право. – 2020. – № 1. – С.30-32.
43. Махиборода М.Н. Виды транспорта и транспортных обязательств по законодательству Российской Федерации / М.Н. Махиборода // Транспортное право. – 2020. – № 2. – С.3-5.
44. Машин В.В. Особенности договора воздушной перевозки пассажира / В.В. Машин // Предпринимательское право. – 2011. – № 4. – С.41-43.
45. Санникова Л.В. О правовой природе транспортных обязательств / Л.В. Санникова // Юрист. – 2007. – № 5. – С.16-19.

### **Материалы юридической практики**

46. Материалы преддипломной практики в ФКУ ИК-3 УФСИН России по Ульяновской области / Хакимов О.Ю. (не опубликованный акт).

### **Электронные ресурсы**

47. Решение и предписание по делу № 1-10-138/00-03-14 [Электронный ресурс] // Федеральная антимонопольная служба: офиц.сайт. 03.07.2015 – Режим доступа: <https://fas.gov.ru/documents/351207> (дата обращения: 21.03.2021).