



1995 г.: одобрен Советом Федерации 15 ноября 1995 г. » (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2019.) [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант плюс».

References

1. Konstitutsiya Rossiyskoy Federatsii (The Constitution of the Russian Federation) (prinyata vsenarodnym golosovaniyem 12.12.1993) (s uchetom popravok, vnesennykh Zakonami RF o popravkakh k Konstitutsii RF ot 30.12.2008 № 6-FKZ, ot 30.12.2008 № 7-FKZ, ot 05.02.2014 № 2-FKZ, ot 21.07.2014. № 11-FKZ). Dostup iz sprav.-pravovoy sistemy «Konsul'tant plyus».
2. Antip'yeva N.V. Klassifikatsiya kriteriyev differentsiatsii pravovogo regulirovaniya v prave sotsial'nogo obespecheniya (Classification of criteria for differentiation of legal regulation in law of social security). *Aktual'nyye problemy Rossiyskogo prava*, 2016, No. 10, pp.111-123.
3. Lushnikova A.M. Kurs prava sotsial'nogo obespecheniya (The course of social security law). Moscow : Yustitsinform, 2013.
4. Krylov K.D. Voprosy realizatsii prav i svobod lichnosti v sfere truda i sotsial'nogo obespecheniya (Issues of the realization of the rights and freedoms of the individual in the sphere of labor and social security). *Aktual'nyye problemy Rossiyskogo prava*, 2017, No. 1, pp. 20-27.
5. Aghshkina N.A. Spravochnik po l'gotam, vyplatam, posobiyam i kompensatsii (Handbook of benefits, payments, assistance and compensation). Moscow, Feniks, 2015.
6. O sotsial'noy zashchite invalidov v Rossiyskoy Federatsii: feder. zakon Ros. Federatsii ot 24 noyabrya 1995 № 181-FZ (On social protection of disabled persons in the Russian Federation: Federal law of the Russian Federation from 24 November, 1995 No. 181-FZ) (redaktsiya ot 29.07.2018) : prinyat Gosudarstvennoy Dumoy 20 iyulya 1995 g. : odobren Sovetom Federatsii 15 noyabrya 1995 g. (s izm. i dop., vstup. v silu s 01.01.2019.). Dostup iz sprav.-pravovoy sistemy «Konsul'tant plyus».

Дата поступления: 14.05.2019

Received: 14.05.2019

УДК 347.1

СИСТЕМООБРАЗУЮЩИЕ ФАКТОРЫ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

ФЕДОТОВА Диана Сергеевна

*аспирант кафедры гражданского права и
процесса юридического факультета Улья-
новского государственного университета,
г. Ульяновск, Россия.*

E-mail: fedotova_d_s@mail.ru

BACKBONE FACTORS OF PASSENGER TRANSPORT CONTRACTS

FEDOTOVA Diana Sergeevna

*Postgraduate Student of the Department of Civil
Law and Procedure of the Faculty of Law of
the Ulyanovsk State University, Ulyanovsk,
Russia. E-mail: fedotova_d_s@mail.ru*

Существующие концепции построения системы гражданско-правовых договоров строятся с использованием в качестве системообразующих признаков такие, как признаки направленности результата, субъектного состава, возмездности и т.п. Вместе с тем, почти не уделяется внимание такому системообразующему фактору, как системная связь. Процесс системообразования связан с поиском факто-

The existing concepts of creating a system of civil contracts are formed with such backbone signs as signs of result orientation, subject structure, compensatory nature, etc. At the same time, little attention is paid to such a backbone factor as system linking. The process of forming a backbone system is connected with searching the factors uniting elements in an expedient unity. Now researchers' efforts



ров, объединяющих элементы в целесообразное единство. В настоящее время усилия исследователей чаще всего направлены на поиск критериев деления системы на части, а не на объединение. Система договоров перевозки пассажиров должна учитывать не только ее производность от системы общественных отношений, складывающихся в рамках перевозочного процесса, но и от существа связей функционирования и взаимодействия между элементами системы. Автор приходит к выводу о необходимости исследования взаимовлияний связи в системе, а также проблеме управления совокупностью системных связей.

Ключевые слова: система договоров, методология, договор перевозки пассажира, системообразующие факторы.

are most often aimed at finding criteria of dividing the system into parts, but not at uniting. The system of passenger transport contracts has to consider not only its derivativeness from the system of the public relations developing within transportation process but also from the essence of functioning and interaction links between system elements. The author concludes that it is necessary to study mutual link interferences within the system as well as the problem of administrating a set of system links.

Key words: contract system, methodology, passenger transport contract, backbone factors.

В настоящее время наблюдается перманентное усложнение общественных отношений между участниками транспортного процесса, связанного с доставкой людей в пункт назначения. Такие отношения представляют собой саморазвивающуюся систему, которая обуславливает системность договоров, направленных на перевозку пассажиров и багажа. В данной договорной системе появляются все новые элементы, которые могут служить как развитию системы, так и тормозить ее функционирование. К числу таких новейших договорных конструкций следует отнести договоры между владельцами транспортных инфраструктур: договор о предоставлении транспортной инфраструктуры в пользование; договор оказания услуг по предоставлению железнодорожного подвижного пассажирского состава в пользование; договор на оказание услуг оперативного управления пассажирскими перевозками. При определении роли и места каждого из названных элементов в системе необходимо исходить из того, что существуют силы, которые позволяют объединить разрозненные нормы права о договорах перевозки пассажиров и багажа в целесообразное единство.

При построении любой системы, в том числе и системы договоров перевозки пассажиров и багажа, должны учитываться системообразующие факторы. При их отсутствии система превращается во множество разрозненных компонентов, не способных согласованно функционировать. Выявление системообразующих факторов для исследователя является решением одновременно экспертной и конструктивной задач. Экспертная задача заключается в выяснении того, каким интегративным свойством будет обладать та или иная совокупность объектов, в качестве которых выступают договоры, обеспечивающие перевозку пассажиров и багажа. Конструктивная задача заключается в создании и сохранении такой взаимосвязанной совокупности объектов, чтобы получить или сохранить то или иное интегративное свойство.

Следует отметить, что системообразующие факторы играют инструментальную роль в процессе исследования уже существующей совокупности договоров на предмет возможности признания их системой. В этом аспекте проявляется субъективное значение системообразующих факторов, поскольку напрямую связано с человеческим восприятием существующей материи. Однако такие факторы также имеют объективную характеристику, поскольку проявляются в реальном мире при системной организации материи.

Системообразующие факторы следует отличать от критериев, лежащих в основе дифференциации системы. Благодаря первым вся совокупность элементов образует целостность,



обладающую интегративным свойством. Вторые относятся не ко всей системе, а к отдельным ее уровням. Причем, они нужны не столько для образования системы из отдельных элементов, сколько для их разграничения на отдельные группы. Как справедливо утверждает Д.А. Керимов, исследователи в сфере права в большей степени уделяют внимание дифференциации компонентов системы, «и явно недостаточно изучаются пути укрепления их системного единства» [5, с. 249].

Проиллюстрируем данные утверждения на примере соотношения направленности системы договоров пассажирских перевозок и багажа, и направленности интересов сторон этих договоров. Направленность системы связано непосредственно с интегративным свойством и объясняет факторы, лежащие в основании построения системы в целом, взаимосвязи всех ее компонентов. Направленность интересов сторон гражданско-правовых договоров может объяснить сходные свойства элементов внутри отдельных компонентов системы, но не всей системы в целом. Данный критерий нужен не для объединения договоров, а для их дифференциации на две группы (двусторонние и многосторонние договоры).

По той же причине не может рассматриваться в качестве системообразующего признака и регулярность пассажирских перевозок. Между тем, она служит критерием разграничения отдельных видов договоров по различным подсистемам. Различия в субъектном составе позволяют отграничить договоры в прямом смешанном сообщении, договоры между владельцами транспортных инфраструктур, договоры об оказании услуг по использованию транспортной инфраструктуры. Однако они не способны объяснить то, за счет чего образуются взаимозависимости перечисленных элементов системы. Между тем, Ю.В. Романец относит субъектные особенности к числу системообразующих признаков системы договоров [8, с. 39]. Наверное, поэтому автор видит смысл систематизации договоров в их разделении на группы [8, с. 40]. Используя критерии дифференциации, можно частично объяснить внутрисистемную иерархию. Так, исследуемая нами система договоров перевозки пассажиров и багажа имеет два уровня системной иерархии. На первом уровне происходит дифференциация на две подсистемы. Первая подсистема данного уровня включает в себя договоры, регулирующие отношения по непосредственному перемещению пассажиров и багажа в пространстве (договор перевозки пассажиров и багажа, договор фрахтования, договор перевозки пассажиров в прямом смешанном сообщении и т.п.). Вторая подсистема первого уровня включает договоры, которые не направлены на оказание услуг по перевозке, но без них доставка в пункт назначения невозможна. Эта подсистема обеспечивающих договоров, но уже на втором уровне системной организации дифференцируется на подсистему многосторонних (организационных) договоров и двусторонних договоров.

Однако при этом остается не ясным, почему одна подсистема взаимосвязана с другой, и почему компоненты расположены именно так, а не иначе. Ведь можно классифицировать элементы совершенно по иным критериям и тогда должна получиться абсолютно иная система гражданско-правовых договоров с другой структурой. На самом деле этого не произойдет. В этой связи полагаем сомнительным вывод Ю.В. Романаца о том, что системообразующий признак не только разделяет по разным группам договоры, но и объединяет внутри одной группы [8, с. 11-12]. Действительно критерии дифференциации системы могут выполнять роль системообразующего признака внутри одной группы. Однако системообразование, т.е. объединение в единую целостность всех элементов системы, и разделение по разным группам это два противоположных по своей сути действия.

Исследование уже существующей системы всегда начинается с определения его интегративного свойства, «то есть свойством не являющимся суммой или средним объектов совокупности» [4, с. 48]. Интегративное свойство определяет предназначение системы, а потому всегда связано с ее целью, и даже формально ее определяет. В этой связи одним из важных системообразующих признаков следует признать целевую **направленность системы дого-**



воров перевозки пассажиров (выделено мной. – Д.Ф.) на результат [2, с. 320; 6, с. 42-43; 7, с. 73]. Следовательно, необходимо опираться на закономерности целеобразования систем. В частности, необходимо учитывать, что цель всегда взаимосвязана с конкретной стадией исследования объекта, внешней средой и внутренними системными факторами. Кроме того, сами цели также структурируются в зависимости от системной иерархии. Отмечается, что «задача формулирования обобщающей цели в сложных системах не только может, но и должна сводиться к задаче структуризации или декомпозиции цели» [3, с. 68].

Система договоров перевозки пассажиров и багажа направлена на регулирование общественных отношений по доставке пассажиров и багажа в пункт назначения. Это является ее интегративным свойством. Система преобразует общественные отношения между участниками перевозочного процесса в договорные правоотношения.

Системные связи как системообразующий фактор (выделено мной. – Д.Ф.). Структура любой системы характеризуется наличием связи между элементами, «когда исключение или изменение одного из них может вызвать изменение других или даже повлечь разрушение всего системного целого» [5, с. 235]. Для системы договоров перевозки пассажиров связи (совокупность связей между элементами) являются системообразующим фактором, поскольку без связей между договорами нет системы [10, с. 133]. Чем больше связей в системе, тем она является более сложной. Степень системной организации напрямую зависит от числа связей системы. На сегодняшний день, к сожалению, отсутствует единство мнений по поводу структуры связи. Акцент в исследованиях ученых сделан на дифференциации связей и построении их матрицы [9]. При этом комплексного научного представления о сущности самой связи не сформулировано. Среди робких попыток, сделанных на этом пути, следует выделить утверждение о том, что структура связи включает в себя основание, носители, механизм, результат, законы [1, с. 129].

Что касается классификации связей, то здесь наблюдается следующая картина. Связи между элементами системы классифицируются по различным признакам. В одном из учебников по теории систем указывается: «Связи можно охарактеризовать направлением, силой, характером (или видом). По первому признаку связи делят на направленные и ненаправленные. По второму – на сильные и слабые (иногда пытаются ввести «шкалу» силы связей для конкретной задачи)» [3, с. 25]. Можно выделить, например, причинно-следственные связи, связи функционирования, взаимодействия, порождения, развития, строения, управления и преобразования. Среди данного спектра видов связей для системы гражданско-правовых договоров особую роль играют связи взаимодействия. В данном конкретном случае речь идет о взаимодействии между такими субъектами права, как физические и юридические лица. Когда у вступающих во взаимоотношения по перевозке лиц существуют противоположные цели и налицо синнаagma, то такие связи взаимодействия являются конфликтными. При совпадении целей образуются кооперативные связи, в большей степени свойственные открытым самоорганизующимся системам.

При исследовании системы договоров перевозки пассажиров можно обнаружить и связи порождения (генетические связи), когда один договор направлен на организацию возникновения другого договора. К числу организационных договоров анализируемой системы следует отнести договор об организации пассажирских перевозок. Данный договор порождает неличные неимущественные правоотношения, которые направлены на организацию заключения и исполнения договоров перевозки пассажиров и багажа. Структурные связи или связи строения представляют собой некую часть пространства между компонентами, заполненную энергией субъектов или информацией, которые, в свою очередь не могут перемещаться или видоизменяться независимо от компонентов. Такие связи могут быть как динамическими, так и статическими. При наличии статичной связи, информация, заполняющая связь, не перемещается от одного компонента к другому. Динамическая связь, напротив, характеризуется перемещением энергии и информации от одного элемента к другому. Система договоров перевозки пассажиров характеризуется тем, что в ней статические связи могут перехо-



дить в динамические при приложении волевой энергии субъектов перевозочных правоотношений. Как отмечает Д.М. Жилин: «Именно за счет динамизма связей и происходит сохранение структуры при внешних воздействиях» [4, с. 52]. Для реализации интегративного свойства системы связи должны быть динамическими. Как утверждает Д.А. Керимов, в правовых системах «нет и быть не может бездействующих компонентов» [5, с. 236]. Для возникновения статистической связи необходимы совместимость выхода одного элемента со входом другого, и расположение элементов друг относительно друга определенным образом.

Применительно к исследуемой системе договоров перевозок пассажиров и багажа интерес представляют связи управления. Это один из наименее исследованных, и в то же время самых важных, видов связей, являющихся системообразующими для иных видов связи системы. Они представляют собой средства, необходимые для реализации обобщенной схемы процесса функционирования всей системы. Такая схема (программа) является некоей своеобразной надстройкой над функционирующей системой. Управление необходимо для того, чтобы система повысила свою эффективность за счет снижения затрат ресурсов на реализацию интегративного свойства. Специалисты в области теории систем утверждают, что «распределение ресурсов – есть управление» [4, с. 73].

Для каждого уровня системной иерархии вышестоящий уровень является управляющим, и проявляется это по линии системных связей. Так, в системе договоров перевозки пассажиров и багажа можно выделить договоры, которые направлены на управление перевозкой. К числу таковых можно отнести договор на оказание услуг оперативного управления пассажирскими перевозками в прямом смешанном сообщении. Услуги, являющиеся предметом данного договора, оказывает оператор смешанной перевозки грузов. Все это и делает связи управления специфическими для систем и, следовательно, системообразующими.

В системе взаимодействуют не только элементы посредством связей между ними, но и связи между собой. Одна связь неизбежно влияет на другую. Если одна связь выходит из строя или работает не в полную силу, то поток базового ресурса стремится пробить себе дорогу через другие связи, перегружая их, и тормозит либо вовсе останавливает функционирование системы. Скажем, разрыв взаимосвязи между договором перевозки пассажиров и багажа и договором об организации перевозок пассажиров означает, что система будет адаптироваться к сложившейся ситуации одним из двух способов:

1) Организация систематических перевозок будет осуществляться без использования разовых договоров перевозки с применением других инструментов, например, императивных правовых норм;

2) Систематичность перевозок будет достигаться путем многократного согласования одних и тех же условий в разовых договорах перевозок пассажиров и багажа в течение длительного периода времени.

В рамках данной статьи мы лишь поставили некоторые правовые проблемы систематизации гражданско-правовых договоров в сфере перевозок пассажиров и багажа. Представляется, что дальнейшее выявление системообразующих факторов, сущностей связей между договорами, закономерностей управления системой связей является важной и актуальной задачей.

Библиографические ссылки

1. Белоусов В.А. Проблема определения сущности связи // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского, 2007. №1 (6). С. 129-134.
2. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право (общие положения). М. : Статут, 1997.
3. Волкова В.Н., Денисов А.А. Основы теории систем и системного анализа : учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «системный анализ и управление». 2-е изд., перераб. и доп. СПб. : Изд-во СПбГТУ, 2001.



4. Жилин Д.М. Теория систем: Опыт построения курса. М. : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2016.
5. Керимов Д.А. Методология права: предмет, функции, проблемы философии права. 4-е изд. М. : Изд-во СГУ, 2008.
6. Красавчиков О.А. Система отдельных видов обязательств // Советская юстиция. 1960. № 5. С. 42-43.
7. Новицкий И.Б., Лунц Л.А. Общее учение об обязательстве. М., 1950.
8. Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России : монография. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Норма, Инфра-М, 2013.
9. Спицнадель В.Н. Основы системного анализа : учеб. пос. СПб. : Бизнес-пресса, 2000.
10. Уемов А.И. Системный подход и общая теория систем. М. : Мысль, 1978.

References

1. Belousov V.A. Problema opredeleniya sushchnosti svyazi (The problem of determining the nature of linking). *Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N.I. Lobachevskogo*, 2007, No. 1 (6), pp. 129-134.
2. Braginskiy M.I., Vitryanskiy V.V. Dogovornoye pravo (obshchiye polozheniya) (Contract law (general provisions). Moscow, Statut, 1997.
3. Volkova V.N., Denisov A.A. Osnovy teorii sistem i sistemnogo analiza (Fundamentals of the theory of systems and systems analysis), Uchebnik dlya studentov vuzov, obuchayushchikhsya po spetsial'nosti «sistemnyy analiz i upravleniye». 2-ye izd., pererab. i dop. St. Petersburg, Izd-vo SPbGTU, 2001.
4. Zhilin D.M. Teoriya sistem: Opyt postroyeniya kursa (Theory of systems: Experience in creating a course). Moscow, Knizhnyy dom «LIBROKOM», 2016.
5. Kerimov D.A. Metodologiya prava: predmet, funktsii, problemy filosofii prava (Methodology of law: subject, functions, problems of philosophy of law). 4-ye izd. Moscow, Izd-vo SGU, 2008.
6. Krasavchikov O.A. Sistema otdel'nykh vidov obyazatel'stv (The system of certain types of obligations). *Sovetskaya yustitsiya*, 1960, No. 5, pp. 42-43.
7. Novitskiy I.B., Lunts L.A. Obshcheye ucheniye ob obyazatel'stve (General doctrine of obligations). Moscow, 1950.
8. Romanets Yu.V. Sistema dogovorov v grazhdanskom prave Rossii (The system of contracts in civil law of Russia), monografiya. 2-ye izd., pererab. i dop. Moscow, Norma, Infra-M, 2013.
9. Spitsnadel' V.N. Osnovy sistemnogo analiza (Fundamentals of system analysis), ucheb. pos. St. Petersburg, Biznes-pressa, 2000.
10. Uyemov A.I. Sistemnyy podkhod i obshchaya teoriya sistem (Systems approach and general theory of systems). Moscow, Mysl', 1978.

Дата поступления: 10.05.2019

Received: 10.05.2019