

## ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ДОГОВОРОВ И ИХ КЛАССИФИКАЦИЯ

© 2012 В.Н. Гречуха

доктор юридических наук, профессор,  
заслуженный юрист Российской Федерации  
Всероссийская государственная налоговая академия  
Министерства финансов Российской Федерации  
E-mail: Elena-Mikhaylovna@yandex.ru

Рассматриваются понятие транспортных договоров, критерии его определения, дается классификация договоров, анализируются классификационные группы договоров перевозки и организации ее осуществления, договоров буксировки, договоров арендного типа для водного транспорта, договоров транспортной экспедиции.

*Ключевые слова:* транспортные договоры, договор перевозки груза, договор перевозки пассажира, договор фрахтования, тайм-чартер, бербоут-чартер.

Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ) и транспортные законы регулируют различные виды транспортных договоров. К ним относятся не только те, которые заключаются при разовых перевозках грузов, перевозках пассажиров, багажа, грузобагажа, но и договоры об организации перевозок грузов, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов, узловые соглашения, договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры, договоры об эксплуатации подъездных путей, о передаче и уборке вагонов и др.

Для характеристики указанных договоров в юридической литературе используются термины “транспортные договоры”, “система транспортных договоров”, “транспортные обязательства”. Но единого мнения об этих понятиях нет. Одни рассматривают их как самостоятельные юридические категории, являющиеся составной частью системы договорных обязательств, другие считают такой подход ошибочным.

Идея о выделении в качестве самостоятельных юридических категорий “транспортное обязательство” и “транспортный договор” была высказана в свое время в учебниках по гражданскому праву авторских коллективов юридических факультетов Московского и Санкт-Петербургского госуниверситетов<sup>1</sup>. Она нашла своих сторонников. Так, С.Ю. Морозов, развивая положение о выделении в качестве гражданско-правовой категории транспортного обязательства, утверждает, что как один из видов “гражданско-правовых обязательств, которые в научной литературе иногда называют транспортными... оно объединяет в себе как частноправовые, так и публично-правовые начала”. Непонятно, как

гражданско-правовая категория договорных обязательств, являющаяся частноправовой, может включать в себя так называемые “публично-правовые начала”<sup>2</sup> и каким образом они проявляются в транспортных договорах.

Далее автор отстаивает идею существования в рамках общей системы договорных обязательств группы (системы) транспортных договоров. При этом он выделяет два критерия формирования самостоятельной группы договоров: первый - субъектный состав договорных отношений, в качестве которого должны рассматриваться перевозчики, фрахтователи, грузоотправители (грузополучатели), пассажиры; второй - это “направленность транспортных договорных обязательств. Договоры перевозки, буксировки и транспортной экспедиции направлены на перемещение пассажиров или материальных объектов в пространстве либо на обеспечение этого перемещения”<sup>3</sup>.

При сопоставлении приведенных критериев легко обнаружить противоречие. Автор объединяет договоры перевозки, буксировки и транспортной экспедиции по их направленности. Но два последних из указанных договоров не могут быть включены в систему транспортных договоров, так как не соответствуют первому приведенному критерию - субъектному составу. Сторонами договора буксировки являются буксировщик и отправитель, а договора транспортной экспедиции - экспедитор и клиент.

Что касается самой направленности транспортных договорных обязательств, то и по этому критерию нет полного совпадения приведенных автором договоров для объединения их в самостоятельную систему. Договор буксировки хотя и близок по целе-

вой направленности с договором перевозки груза, но имеет отличия в предмете, который составляет услуга по перемещению плавучих объектов, имеющих свой экипаж, и в способах перемещения, каким являются тяга или толкание. Это дает основание считать его самостоятельным договором, относящимся к гражданско-правовым договорам об оказании услуг<sup>4</sup>.

Аналогичная ситуация с договором транспортной экспедиции. В нем сочетаются элементы таких обязательств, как перевозка, агентирование, хранение, поручение, комиссия, придающие ему характер самостоятельного договора<sup>5</sup>. Это позволяет отнести его также к гражданско-правовым договорам об оказании услуг<sup>6</sup>.

Следует иметь в виду, что транспортные законы содержат ряд других договоров, так или иначе связанных с транспортной деятельностью, но относящихся к договорам разных типов и видов. Поэтому вполне понятно отрицание В.В. Витрянским идеи объединения договоров с участием транспортных организаций в единую категорию транспортных договоров. По его мнению, «попытки выделения категории «транспортных договоров» или «транспортных обязательств», претендующих на собственное место в системе гражданско-правовых обязательств, представляются искусственными и ошибочными по существу»<sup>7</sup>.

Правомерность такой позиции очевидна. Это не означает, что термин «транспортные договоры» должен быть исключен из научного оборота. Вопрос в том - какой смысл должен вкладываться в это понятие, как оно должно трактоваться. В контексте рассмотренных положений термин «транспортные договоры» следует трактовать не в качестве правовой категории как составной части сформированной на основе ГК РФ системы гражданско-правовых договоров<sup>8</sup>, а как теоретическое понятие, позволяющее всесторонне и глубоко рассмотреть урегулированные транспортным законодательством договоры различных типов и видов, так или иначе связанных с транспортной деятельностью.

Такой подход применен, например, В.В. Витрянским - автором главы «Транспортные и экспедиционные обязательства» учебника «Российское гражданское право», отрицающим «транспортные обязательства» как составную часть гражданско-правовых обязательств. В ней тем не менее автор рассматривает основные виды обязательств, связанных с транспортной деятельностью, в том числе обязательства из договоров транспортной экспедиции, бук-

сировки на водном транспорте, договоров об эксплуатации подъездных путей, о подаче и уборке вагонов и др.

Как теоретическая категория транспортные договоры - это договоры, заключаемые в целях организации, обеспечения и осуществления перевозок.

Транспортным договорам присущ важный объединяющий признак - регулирование правоотношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров, багажа и организацией ее осуществления. Вместе с тем указанные договоры имеют различную правовую природу и признаки. Они отличаются друг от друга предметом, субъектным составом, содержанием и формой. Каждый из них имеет свою конкретную цель. С учетом непосредственной целевой направленности есть основание выделить следующие классификационные группы транспортных договоров: 1) договоры перевозки и организации ее осуществления; 2) договоры буксировки; 3) договоры арендного типа для водного транспорта; 4) договоры транспортной экспедиции.

*Договоры перевозки и организации ее осуществления.* Первую группу представляют договоры, которые непосредственно регулируют перевозочные отношения. Это наибольшая по количеству договоров классификационная группа. ГК РФ выделяет три составляющие ее подгруппы: 1) договоры перевозки груза, пассажира, багажа; 2) договоры организации и обеспечения осуществления перевозок грузов; 3) договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов.

Центральное место среди них занимают договоры первой классификационной подгруппы. К ней относятся договоры перевозки груза, пассажира, багажа, договоры перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, договоры перевозки транспортом общего пользования, договоры фрахтования (чартера). Они непосредственно регулируют перевозочные отношения между сторонами.

Перевозки грузов могут осуществляться по договору перевозки груза и по договору фрахтования (чартеру) для перевозки грузов. Между ними существует ряд отличий. По договору перевозки груза перевозчик обязуется перевезти вверенный ему груз, а грузоотправитель - оплатить перевозку. Что касается договора фрахтования (чартера), то по этому договору фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю за плату всю или часть вместимости транспортного средства на один или несколько рейсов для перевозки грузов. Если предметом договора перевозки груза является услуга в виде действий по дос-

тавке груза в пункт назначения, то предметом договора фрахтования (чартера) - действия по предоставлению всей или части вместимости транспортного средства на один или несколько рейсов для перевозки груза. Договор перевозки груза - это реальный договор, а договор фрахтования (чартер) - консенсуальный. Отличаются договоры и формой.

Нередко перевозки грузов осуществляются на основании договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении. Это происходит в случаях, когда груз перевозится не одним видом транспорта по единому транспортному документу - транспортной накладной. В выполнении обязанности перевозки по такому договору принимает участие не один перевозчик, как в обычной перевозке, а два и более (по количеству участвующих видов транспорта). В процессе прямой смешанной перевозки неизбежна перегрузка (перевалка) груза с одного вида транспорта на другой. По договору устанавливаются особые правила определения срока перевозки и порядка расчетов за оказанную услугу. В целом, договорные отношения по данным перевозкам характеризуются более сложным характером по сравнению с обычной перевозкой.

Перевозки пассажиров могут осуществляться по договору перевозки пассажиров и по договору фрахтования (чартеру) для перевозки пассажиров. Договор перевозки пассажира является консенсуальным. Заключение договора удостоверяется билетом пассажира, который может быть простым или именованным. Принципиальным условием договора перевозки пассажира является безопасная его перевозка, обеспечение соответствующего уровня комфорта в пути следования, соблюдение графика движения и обеспечение прибытия в конечный пункт в установленный срок.

При наличии у пассажира багажа заключается дополнительный договор его перевозки, который оформляется багажной квитанцией.

В последнее время все более широкое распространение получают перевозки пассажиров по договору фрахтования (чартеру). Если по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира за плату в пункт назначения, то, как и в случае с перевозкой груза, по договору фрахтования (чартеру) фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров и багажа.

Разновидностями договоров перевозки груза и пассажира являются договоры перевозки транспортом общего пользования. По договору перевозки груза и договору перевозки пассажиров транспортом общего пользования перевозчиком выступает коммерческая организация, которая в силу закона, иных правовых актов или выданного ей разрешения (лицензии) обязана осуществлять перевозки по обращению любого гражданина или юридического лица. Договоры заключаются на одинаковых для всех условиях. В соответствии с законом такие договоры являются публичными (ст. 789 ГК РФ).

Договоры двух других классификационных подгрупп имеют цель обеспечить оптимальное выполнение сторонами договоров перевозки их условий. Это наглядно демонстрируют в первую очередь договоры, составляющие вторую классификационную подгруппу (договоры об организации и обеспечении осуществления перевозок грузов). К ней относятся прежде всего договоры об организации перевозок грузов. В ее состав также входят такие специфические договоры, как договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей необщего пользования. Они заключаются при осуществлении перевозок грузов железнодорожным транспортом и регулируются Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации (УЖТ РФ). Необходимость заключения таких договоров продиктована существованием на железнодорожном транспорте железнодорожных путей общего и необщего пользования. Железнодорожные пути необщего пользования - это железнодорожные подъездные пути, которые примыкают к железнодорожным путям общего пользования и предназначены для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд. Они используются для подачи вагонов к складским помещениям и погрузочно-разгрузочным площадкам грузоотправителей и грузополучателей для выполнения погрузочно-разгрузочных работ. Отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Составной частью договоров данной подгруппы являются договоры на подачу и уборку вагонов. Они регулируют вопросы подачи и уборки вагонов, маневровую работу для грузоотправителей, грузополучателей, имеющих склады и погрузочно-разгрузочные

зочные площадки на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры. Эти договоры заключаются перевозчиками с грузоотправителями, грузополучателями.

Договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов заключаются на длительный срок, но не более чем на пять лет.

УЖТ РФ введен новый договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта. До реформирования железнодорожного транспорта перевозчиками по договорам перевозки выступали железные дороги. С образованием акционерного общества "Российские железные дороги" они лишились статуса юридического лица и вошли в состав ОАО "РЖД" на правах его структурных подразделений. Поэтому перевозчику для осуществления перевозок грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа необходимо заключить с владельцами инфраструктуры договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры.

В качестве основных услуг, которые владелец инфраструктуры обязан оказать перевозчику по договору, относятся предоставление перевозчику права на использование принадлежащих владельцу инфраструктуры железнодорожных путей, иных объектов инфраструктуры, услуги по управлению движением поездов, другие услуги (ст. 50 УЖТ РФ).

Используются и другие договоры анализируемой подгруппы. Наиболее распространенными являются договоры на выполнение погрузочных, разгрузочных работ, возлагаемых по закону на грузоотправителя, грузополучателя, которые могут заключать такие договоры с перевозчиком, владельцем инфраструктуры, иными лицами. Это также договоры на промывку и санобработку транспортных средств (п. 3 ст. 81 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ РФ), ст. 44 УЖТ РФ).

Транспортным законодательством закреплен договор на предварительную информацию о подходе в адрес грузополучателя груза (ст. 34 УЖТ РФ). Такая информация необходима ему для подготовки к приему груза и вывоза его с территории перевозчика.

На морском и внутреннем водном транспорте в целях обеспечения безопасности плавания судов, предотвращения транспортных происшествий на возмездной основе выполняется услуга по лоцманской проводке судов (ст. 106 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ), п. 1 ст. 41

КВВТ РФ). Работы по лоцманской проводке судов выполняются лоцманами на подходах к морским портам, в пределах акватории морских портов, между морскими портами, а также в открытом море и на отдельных участках внутренних водных путей.

Третью подгруппу транспортных договоров первой классификационной группы составляют договоры об организации работы по обеспечению перевозки грузов. Как правило, эти договоры заключаются между организациями различных видов транспорта. Основная причина необходимости в них обусловлена тем обстоятельством, что в ряде случаев груз перевозится не одним видом транспорта, а несколькими. Для регулирования отношений между перевозчиками различных видов транспорта, участвующими в перевозке грузов, заключаются, помимо договора перевозки в прямом смешанном сообщении, узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.

Узловые соглашения заключаются в целях согласования действий перевозчиков различных видов транспорта в перевалочных пунктах, т.е. в пунктах перегрузки груза с транспортного средства одного вида транспорта на транспортное средство другого вида. Этот договор способствует оптимизации перевозочного процесса, недопущению неоправданных задержек при передаче груза.

Потребность в договорах на централизованный завоз (вывоз) грузов связана с тем, что грузоотправители (грузополучатели), как правило, не имеют своих железнодорожных подъездных путей, причалов и поэтому вынуждены доставлять груз для перевозки, например, железнодорожным или внутренним водным, морским транспортом на их места общего пользования (или вывозить доставленный груз с указанных мест общего пользования) другим видом транспорта, чаще всего, автомобильным. В этом случае передача груза с автомобильного транспорта на один из перечисленных видов транспорта для начала перевозки (а по прибытии груза в пункт назначения - передача его на автомобильный транспорт для доставки грузополучателю) без участия грузоотправителя (грузополучателя) осуществляется при заключении договора на централизованный завоз (вывоз) груза. Являясь договором долгосрочного действия, он существенно облегчает положение грузоотправителя (грузополучателя) в подобных ситуациях.

*Договоры буксировки.* Это вторая группа транспортных договоров. Они используются на водных видах транспорта: морском и внутреннем вод-

ном. На морском транспорте это договор буксировки, на внутреннем водном транспорте - договор буксировки судов, плотов и иных плавучих объектов. Особенность договора буксировки заключается в том, что буксируемый объект не передается буксировщику для буксировки в порт назначения, а предъявляется ему. При этом он остается во владении отправителя, так как укомплектовывается его экипажем. Более того, в морской буксировке стороны могут своим соглашением возложить обязанность по управлению буксировкой на капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта (п. 2 ст. 229 КТМ РФ).

Кодексы выделяют две разновидности договора буксировки: договор буксировки на расстояние и договор портовой буксировки. Первый из них заключается для буксировки другого судна или иного плавучего объекта на определенное расстояние, а второй - для выполнения маневров в акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта, работ на рейде порта.

*Договоры арендного типа для водного транспорта.* В состав третьей группы транспортных договоров входят договоры фрахтования арендного типа. К ним относятся договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) и договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер). Отличия между ними заключаются в том, что по тайм-чартеру судовладелец предоставляет фрахтователю в пользование судно и услуги членов экипажа, а по бербоут-чартеру судовладелец предоставляет фрахтователю судно без экипажа не только в пользование, но и во владение. Оба договора имеют ту существенную особенность, что одной из целей предоставления судовладельцем судна фрахтователю является использование его для перевозок грузов и пассажиров. В связи с этим при заключении договора фрахтования судна на время и договора фрахтования судна без экипажа в обязательном порядке указываются не только цель фрахтования, но и район плавания, технические и эксплуатационные данные судна: грузоподъемность, грузовместимость, скорость и др., т.е. сведения, подтверждающие возможность использования судна для перевозок грузов и пассажиров.

Существенной обязанностью фрахтователя по обоим договорам является использование судна в строгом соответствии с указанными целями

и условиями. Использование судна для перевозок грузов и пассажиров обуславливает заключение фрахтователем договора о перевозке груза, договора о перевозке пассажира, в которых он выступает в качестве перевозчика.

*Договоры транспортной экспедиции.* Это четвертая группа транспортных договоров. Само название договоров данной группы указывает на прямую связь их с транспортной деятельностью. Договор транспортной экспедиции является вспомогательным по отношению к договору перевозки груза, так как заключается только в целях выполнения или организации выполнения услуг, касающихся перевозки груза. В ГК РФ дан достаточно объемный перечень услуг, которые экспедитор может оказать клиенту (грузоотправителю, грузополучателю), начиная с организации перевозки груза, заключения от имени клиента или от своего имени договора перевозки груза и заканчивая дополнительными услугами, например, по погрузке и выгрузке груза, его хранению, получению груза в пункте назначения и др. Договор может быть заключен на выполнение всего комплекса услуг, связанных с перевозкой груза, т.е. "от склада до склада" или нескольких услуг и даже одной какой-либо услуги. Поэтому в зависимости от вида оказываемой экспедитором услуги может быть выделен ряд разновидностей договора транспортной экспедиции.

<sup>1</sup> См.: Гражданское право: учебник. Т. 2. Полутом 2 / отв. ред. Е.А. Суханов. М., 2000. С. 30; Гражданское право: учебник. Т. 2 / отв. ред. А.П. Сергеев, Ю.К. Толстой. М., 2003. С. 433.

<sup>2</sup> Морозов С.Ю. Транспортное право: учеб. пособие. М., 2010. С. 11.

<sup>3</sup> Там же. С. 13.

<sup>4</sup> Российское гражданское право: учебник. Т. 2 / отв. ред. Е.А. Суханов. С. 757.

<sup>5</sup> Там же. С. 746.

<sup>6</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М., 2004. С. 664-676; Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975. С. 544.

<sup>7</sup> Российское гражданское право: учебник. Т. 2 / отв. ред. Е. А. Суханов. С. 675.

<sup>8</sup> Там же. С. 141.

Поступила в редакцию 01.02.2012 г.