

Светлой памяти нашего коллеги и соратника по рабочей группе,
подготовившей проект нового Гражданского кодекса России,
ВИКТОРА АБРАМОВИЧА ДОЗОРЦЕВА
посвящаем эту книгу

ДОГОВОРНОЕ ПРАВО



М.И. Брагинский
В.В. Витрянский

ДОГОВОРНОЕ ПРАВО

Книга четвертая

Договоры о перевозке, буксировке,
транспортной экспедиции
и иных услугах в сфере транспорта

5-е издание, стереотипное



УДК 347.4
ББК 67.404.2
Б 56

Авторы:

Брагинский М.И. – доктор юридических наук, профессор (*глава X*);

Витрянский В.В. – доктор юридических наук, профессор
(*Введение, главы I-IX, XI-XXI*)

Брагинский М.И., Витрянский В.В.

Б 56 **Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта.** 5-е изд., стер. – М.: Статут, 2011. – 910 с.

ISBN 978-5-8354-0752-1 (кн. 4) (в пер.)

ISBN 978-5-8354-0755-2

Данная книга представляет собой научно-практическое исследование гражданско-правовых договоров об оказании услуг в сфере транспортной деятельности: перевозки, транспортной экспедиции, буксировки, лоцманских услуг, морского агентирования и морского посредничества, спасания, морского страхования, транспортного обслуживания организациями промышленного железнодорожного транспорта, аэронавигационного обслуживания.

В книге содержится научный анализ названных договоров, а также подробный комментарий регулирующих их законоположений и практики их применения арбитражными судами и судами общей юрисдикции.

Авторы книги – известные правоведы, члены рабочей группы по подготовке проекта Гражданского кодекса Российской Федерации.

УДК 347.4
ББК 67.404.2

*Издается при поддержке
Торгово-промышленной палаты Республики Татарстан,
адвокатского бюро «Бартолиус»
и школы права «Статут»*

ISBN 978-5-8354-0752-1

© М.И. Брагинский, В.В. Витрянский, 2003
© Издательство «Статут», редподготовка, оформление, 2003
© Издательство «Статут», переиздание, 2011

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данная книга является одним из этапов проводимого нами исследования договорного права, которое ранее нашло отражение в изданных трех книгах, посвященных общим положениям договорного права, а также отдельным типам договорных обязательств, относимых к таким категориям гражданско-правовых договоров, как договоры о передаче имущества и договоры о выполнении работ и оказании услуг¹.

Настоящая книга представляет собой обобщенный результат исследования одной из групп гражданско-правовых договоров, объединяемых тем обстоятельством, что все они по своей направленности могут быть отнесены к договорам об оказании возмездных услуг в сфере транспорта. Прежде всего предметом исследования является система договоров перевозки пассажиров, грузов и багажа. При этом мы не стали делить договоры перевозки по видам транспорта, как это зачастую делается в нашей юридической литературе, уделив особое внимание анализу основных элементов обязательств, вытекающих из договоров перевозки, и обращая, естественно, внимание на специфику правового регулирования применительно к отдельным видам транспорта.

К сожалению, в период подготовки данной книги ушел из жизни Виктор Абрамович Дозорцев, выдающийся российский цивилист, внесший весомый вклад в становление и развитие гражданского законодательства новой России. Его светлой памяти и посвящаем эту книгу.

*М.И. Брагинский
В.В. Витрянский*

¹ См.: *Брагинский М.И., Витрянский В.В.* Договорное право. Книга первая: Общие положения: Изд. 2-е, испр. М., 1999. 848 с.; *Они же.* Договорное право. Книга вторая: Договоры о передаче имущества. М., 2000. 800 с.; *Они же.* Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. М., 2002. 1038 с.

СПИСОК ОСНОВНЫХ СОКРАЩЕНИЙ

ВК	– Воздушный кодекс Российской Федерации
ВК СССР	– Воздушный кодекс СССР
ГК	– Гражданский кодекс Российской Федерации
ГК 1964 г.	– Гражданский кодекс РСФСР 1964 г.
КВВТ	– Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации
КТМ	– Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации
КТМ СССР	– Кодекс торгового мореплавания СССР
МПС России	– Министерство путей сообщения Российской Федерации
Основы гражданского законодательства 1961 г.	– Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г.
Проект ГУ	– проект Гражданского уложения (1913 г.)
СЗ РФ	– Собрание законодательства Российской Федерации
СЗ СССР	– Собрание законов СССР
СНГ	– Содружество Независимых Государств
СП РСФСР	– Собрание постановлений Правительства РСФСР
СП СССР	– Собрание постановлений Правительства СССР
ТУЖД	– Транспортный устав железных дорог Российской Федерации
УАТ	– Устав автомобильного транспорта РСФСР
УВВТ	– Устав внутреннего водного транспорта СССР
УЖД	– Устав железных дорог СССР
УЖТ РФ	– Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации

ВВЕДЕНИЕ

В отечественной гражданско-правовой доктрине укоренилось понятие «транспортные договоры», под которыми на самом деле понимаются гражданско-правовые договоры, применяемые в сфере транспортной деятельности (как правило, с участием транспортных организаций). Этим понятием охватываются различные типы договорных обязательств: перевозка, транспортная экспедиция, буксировка, аренда (фрахтование на время) транспортных средств, строительного подряда (строительство железнодорожных подъездных путей) и т.п. Ядром, центральным звеном системы всех так называемых транспортных договоров принято считать договор перевозки, под которым традиционно, разумеется договор перевозки конкретного груза, сконструированный по модели реального договора, т.е. такой договор, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Что касается остальных так называемых транспортных договоров, то им обычно отводится вспомогательная роль, а их значение видится в обеспечении и обслуживании центрального договора перевозки груза, пассажира или багажа.

Такой подход страдает рядом недостатков. Во-первых, традиционно понимаемая категория транспортных договоров, включающая в себя различные типы договорных обязательств, не вписывается в систему гражданско-правовых договоров, а единственный объединяющий их признак: участие в указанных договорах транспортных организаций, – никак не может служить критерием для выделения соответствующей классификационной группы договоров.

Во-вторых, учение о системе транспортных договоров, где центральное, господствующее место занимают договоры перевозки пассажира или конкретной партии грузов, т.е. договоры, опосредующие отношения по непосредственной их доставке из пункта отправления в пункт назначения, а все остальные договорные обязательства по отношению к этим договорам играют вспомогательную, подчиненную роль, основано лишь на обыденных представлениях о смысле деятельности транспорта (доставка пассажиров и грузов) и не имеет ничего общего с юридическим соотношением различных договоров, применяемых в сфере транспортной деятельности, в том числе опосредующих перевозки пассажиров и грузов. Например, в случаях, когда перевозка конкретной партии грузов осуществляется в рамках заключенного между грузоотправителем и перевозчиком договора об организации перевозок, по которому перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузоотправитель – предъявлять грузы в обусловленном объеме, договор перевозки указанной конкретной

партии грузов уже не является центральным для взаимоотношений сторон, а скорее выглядит как рядовые действия сторон по исполнению обязательств, вытекающих из договора об организации перевозок.

Аналогичным образом выглядит операция по доставке груза из пункта отправления в пункт назначения, осуществляемая во исполнение договора транспортной экспедиции, по которому экспедитор принял на себя обязательство организовать перевозку груза по маршруту, согласованному сторонами.

В-третьих, взгляд на договор перевозки пассажира, договор перевозки конкретного груза как на основное, центральное звено некой системы транспортных договоров, значение которых сводится к обслуживанию названных договоров, зачастую затрудняет юридическую квалификацию разнообразных правоотношений, опосредующих перевозочный процесс.

Так, согласно нашей гражданско-правовой доктрине из сферы договорного регулирования исключаются правоотношения, складывающиеся между грузоотправителем и перевозчиком по поводу подачи транспортных средств под погрузку и предъявления груза к перевозке. Отношения сторон по подаче и согласованию заявки на перевозку грузов, которые являются источником обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке, в юридической литературе нередко именуют плановыми основаниями, организационными предпосылками заключения договора перевозки (того самого, центрального) и даже «завязкой грузоперевозочного процесса». Это происходит именно потому, что для многих наших авторов собственно перевозка груза (в правовом смысле) начинается только с заключения договора перевозки, который, будучи реальным договором, не охватывает действия сторон по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке.

На самом деле, источником указанных обязанностей перевозчика и грузоотправителя является их соглашение, заключаемое путем подачи заявки на перевозку грузов и ее принятия перевозчиком, которое не может быть ничем иным, как договором, имеющим не меньшее значение, чем собственно договор перевозки конкретного груза.

Характерной чертой данного исследования является то, что договоры о перевозке, транспортной экспедиции, буксировке и об иных услугах в сфере транспорта рассматриваются в контексте общей системы гражданско-правовых договоров. В этом смысле все указанные договоры относятся к категории гражданско-правовых договоров об оказании услуг и могут быть квалифицированы с точки зрения характеристики и оценки всякого гражданско-правового договора.

Анализируя нормы о договоре перевозки, содержащиеся в гл. 40 ГК, мы приходим к выводу, что само понятие «договор перевозки» носит абстрактный характер и проявляет себя в целом ряде договоров, призванных регулировать различные отношения, связанные с перевозками гру-

зов, пассажиров и багажа. Таким образом, речь должна идти о системе договоров, опосредующих перевозки грузов, пассажиров и багажа, в которую наряду с договором перевозки конкретного груза входят и другие договоры: договор перевозки пассажира; договор фрахтования (чартер); соглашения между транспортными организациями об организации перевозок грузов, пассажиров и багажа; договор об организации перевозки грузов; договоры между транспортными организациями об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.).

Все названные договоры имеют прямое отношение к перевозкам грузов, поскольку все они призваны регулировать правоотношения, складывающиеся между участниками перевозочного процесса: грузоотправителем, перевозчиком, иными транспортными организациями, грузополучателем. Указанные правоотношения по своей правовой природе являются гражданско-правовыми (обязательственными), вытекающими из соответствующих договоров.

В условиях действия Гражданского кодекса Российской Федерации, транспортных уставов и кодексов, которые в равной степени регулируют различные договоры, опосредующие отношения по перевозкам грузов, неверно говорить о реальном договоре перевозки конкретного груза как о некоем центральном (основном) договоре, к которому примыкают различные договоры и иные правовые формы, призванные обслуживать указанный договор. Напротив, все названные договоры могут рассматриваться в качестве отдельных видов гипотетического договора перевозки (в реальной жизни такой договор существует лишь в качестве отдельных его видов).

Все договоры, составляющие отдельные виды договора перевозки, могут быть подвергнуты гражданско-правовой классификации по различным критериям. Если использовать такой критерий, как момент, с которого договор перевозки считается заключенным, мы получим две классификационные группы договоров перевозки, соответственно: реальный договор перевозки конкретного груза и все остальные виды договора перевозки, которые носят консенсуальный характер.

При использовании в качестве критерия особенностей предмета договора можно выделить: договор перевозки пассажира (его предмет – доставка пассажира и его багажа в пункт назначения); договоры перевозки грузов, включая как реальный договор перевозки конкретного груза, так и консенсуальный договор об организации перевозок (предмет указанных договоров – перевозка или организация перевозок грузов); договор фрахтования (чартер) (предмет – предоставление всей или части вместимости транспортного средства).

В зависимости от субъектного состава отношений, связанных с перевозкой, можно говорить о таких видах договора перевозки, как договор перевозки пассажира, участником которого является пассажир; договор

перевозки грузов (как реальный, так и консенсуальный), который заключается перевозчиком с грузоотправителем; договор о порядке организации работы по обеспечению перевозок, заключаемый между транспортными организациями.

Каждый из видов договора перевозки, регулируемых ГК, транспортными уставами и кодексами, – договор перевозки пассажиров; договор перевозки конкретного груза; договор фрахтования (чартер); договор об организации перевозок (включая договоры об эксплуатации железнодорожных подъездных путей и о подаче и уборке вагонов); соглашение транспортных организаций о порядке организации перевозок в прямом смешанном сообщении; договоры между транспортными организациями различных видов транспорта об организации работы по обеспечению перевозок грузов, – занимает свое место в системе правового регулирования правоотношений, связанных с перевозками грузов, пассажиров и багажа. И каждому из них в настоящей книге уделено достойное внимание.

Что касается договоров об оказании иных услуг (не перевозки) в сфере транспортной деятельности, то их выбор в качестве предмета исследования предопределялся правовым значением соответствующих договоров и степенью распространенности в практической деятельности транспортных организаций.

Особое внимание уделено договору транспортной экспедиции. В действующем ГК указанному договору посвящена отдельная глава – гл. 41 «Транспортная экспедиция» (ст. 801–806). Основным признаком договора транспортной экспедиции, выделяющим его из числа всех остальных договоров, относящихся к категории договоров о возмездном оказании услуг, является особенность его предмета, состоящая в том, что все услуги, оказываемые клиенту экспедитором, подчинены единой цели – обеспечению перевозки груза.

Другим важным признаком договора транспортной экспедиции является наличие на стороне экспедитора обязанности совершать как юридические, так и фактические действия, как от своего имени, так и от имени клиента.

Интересная особенность правового регулирования договора транспортной экспедиции заключается в том, что законодатель, определяя понятие договора транспортной экспедиции и содержание вытекающих из него обязательств, предусмотрел лишь примерный перечень услуг, предоставление которых экспедитором может быть предусмотрено договором. Единственное императивное требование, предъявляемое к этим услугам, состоит в том, что они должны быть связаны с перевозкой груза. Данное обстоятельство предопределило чрезвычайно широкую сферу применения договора транспортной экспедиции, поскольку позволяет квалифицировать в качестве указанного договора всякое соглашение, заключенное грузоотправителем

лем или грузополучателем с экспедиторской организацией, содержащее любой набор операций и услуг, связанных с перевозкой груза.

Наиболее интересной формой транспортной экспедиции следует признать договор транспортной экспедиции, которым предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом (п. 1 ст. 801 ГК). В этом виде договора транспортной экспедиции воплотилась мечта российских правоведов советского периода, ратовавших за полное транспортно-экспедиционное обслуживание клиентов, обеспечивающее абсолютное освобождение последних от несвойственных им забот по доставке грузов получателям (доставка «от двери до двери»).

Помимо известных, нашедших отражение в юридической литературе (в той или иной степени), договоров перевозки, транспортной экспедиции, буксировки в сфере транспортных отношений находит применение большое число иных договоров о возмездном оказании услуг, так или иначе связанных с транспортным процессом, которые не преследуют специальной цели обеспечения перевозки конкретного пассажира или конкретной партии груза.

Особенно широкое применение находят такие договоры в сфере морского права, многие из них урегулированы нормами, содержащимися в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ). В частности, детальному регулированию подверглись договорные обязательства, связанные с лоцманской проводкой судов (ст. 85–106 КТМ); договор морского агентирования и договор морского посредничества (ст. 232–245 КТМ); договор морского страхования, объектом которого может быть всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием (ст. 246–283 КТМ). К числу договоров об оказании транспортных услуг может быть отнесен также договор о спасании судов и другого имущества, предметом которого является осуществление спасательных операций, т.е. действий или деятельности, предпринимаемых для оказания помощи судну или другому имуществу, находящимся в опасности в любых судоводных или иных водах (ст. 337–353 КТМ). Всем указанным договорам в настоящей книге уделено должное внимание.

В сфере деятельности железнодорожного транспорта особый интерес вызывает договор о транспортном обслуживании промышленным железнодорожным транспортом, имеющий большое практическое значение. Появившийся в советский период, данный договор немного «потерялся» в условиях рыночных отношений и сегодня нуждается в современной правовой квалификации.

В настоящее время организации промышленного железнодорожного транспорта (ОПЖТ – коммерческие организации, действующие в различных организационно-правовых формах), являясь владельцами железнодорожных подъездных путей, примыкающих к общей сети железных дорог,

могут оформлять свои отношения с железной дорогой путем заключения договора об эксплуатации подъездного пути с условием о его обслуживании локомотивом ветвевладельца. Взаимоотношения ОПЖТ и обслуживаемых ими грузоотправителей, грузополучателей (контрагентов) формально могут регулироваться договором, заключаемым между владельцем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом, который в пределах этого железнодорожного пути имеет свои склады либо примыкающие к указанному железнодорожному пути свои подъездные пути (ст. 60 УЖТ РФ). Однако на практике между ОПЖТ и грузоотправителями (грузополучателями) заключаются договоры о транспортном обслуживании организациями промышленного железнодорожного транспорта, которые по своему содержанию выходят за рамки договора, заключаемого между владельцем железнодорожного пути и его контрагентом.

В настоящей книге договор о транспортном обслуживании ОПЖТ рассматривается в качестве одного из видов договора транспортной экспедиции (гл. 41 ГК), отличительным признаком которого может быть признано то обстоятельство, что указанный договор призван регулировать процесс оказания грузоотправителям и грузополучателям соответствующих услуг, связанных с перевозкой грузов, лишь в сфере железнодорожного транспорта.

На воздушном транспорте особое значение имеет договор об аэронавигационном обслуживании. Здесь отмечается весьма специфическое правовое положение государственных унитарных предприятий, занимающихся непосредственным оказанием услуг в области аэронавигационного обслуживания эксплуатантам воздушных судов и иным пользователям воздушного пространства. С одной стороны, они являются исполнителями государственного заказа в области аэронавигационного обслуживания, доводимого до них Министерством транспорта Российской Федерации (Государственной корпорацией по организации воздушного движения в Российской Федерации), с другой стороны, их услуги фактически предоставляют не государственному заказчику, а пользователям воздушного пространства Российской Федерации. Таким образом, в ходе и в порядке исполнения обязательств, вытекающих из государственного контракта, заключенного с государственным заказчиком услуг по аэронавигационному обслуживанию, государственные предприятия оказывают соответствующие услуги эксплуатантам воздушных судов и иным пользователям воздушного пространства, с которыми у них отсутствуют какие-либо правоотношения, и следовательно, эти отношения с получателями услуг носят лишь фактический характер. В книге предлагаются определенные правовые конструкции, позволяющие не только объяснить (с гражданско-правовых позиций) сложившуюся ситуацию в области аэронавигационного обслуживания, но и обеспечить надлежащее регулирование соответствующих правоотношений.

ПЕРЕВОЗКА