

АЗАМАТТЫҚ ЖӘНЕ АЗАМАТТЫҚ-ПРОЦЕССУАЛДЫҚ ҚҰҚЫҚ ГРАЖДАНСКОЕ И ГРАЖДАНСКО-ПРОЦЕССУАЛЬНОЕ ПРАВО

УДК 347.463 (574)

Система транспортных договоров по законодательству Республики Казахстан

The system of transportation contracts under the laws of the Republic of Kazakhstan

Ильясова Г.А.

Казахстанский государственный университет им. Е.А.Букетова (E-mail: G.Ilyasova@mail.ru)

Мақала «көліктік шарттар» ұғымын анықтау мәселелеріне арналған. Бұл мәселе Қазақстан Республикасының ғана емес, шет мемлекеттердің де заңнамасында бірмағыналы шешімін таппай отыр. Көліктік қатынастарды құқықтық реттеуді жетілдіру «көліктік шарт» ұғымын айқындаумен тығыз байланысты, сондықтан мақалада көліктік шарттардың құқықтық табиғаты зерттелген. Автор қазіргі кезеңдегі көліктік шарттар жүйесін анықтау бойынша ғалымдардың өркениетті құқық іліміндегі бар ғылыми ізденістерін зерттеуге талпыныс жасаған.

This article is devoted to the problems of the defining the meaning of transportation contracts. The question of the transport contract meaning in the law didn't find unequivocal decision not only in the Republic of Kazakhstan but also in foreign countries. Improvement of legal regulation of transport relations is closely connected with the elucidation of the concept of the transport contract, so in the article the legal nature of the transport contracts is studied. The author attempted to examine the existing scientific researches of scientists in the doctrine of civilized law, by defining the system of transportation contracts in the modern period.

В юридической литературе понятие транспортного договора, его место в системе гражданско-правовых договоров определяются по-разному: как синонимы употребляются термины «транспортные договоры» и «транспортные обязательства». Существуют три основные точки зрения на систему транспортных договоров.

1. Транспортные обязательства — понятие собирательное, включающее разнотипные обязательства с одним неизменным элементом — услугой, суть которой — деятельность по перемещению грузов и людей в пространстве. «Транспортное обязательство» исследуется как гражданское правоотношение, в основании которого лежит договор.

Транспортные обязательства, хотя и являются разновидностью гражданско-правовых, в целом как таковые не образуют обособленного, единого обязательственного типа, а представляют собой совокупность обязательств, охватывающих самостоятельные договорные типы и их разновидности [1; 29].

Эта концепция имеет широкое распространение и в учебной [2, 3], и в научной литературе [4]. Г.П.Савичев определяет транспортное обязательство как «обязательство, в силу которого одно лицо — перевозчик (эксплуатант) обязуется совершить в пользу другого лица — грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, владельца багажа или грузобагажа — определенные юридические или фактические действия по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, а другое лицо — оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон» [2; 30]. Исходя из данного определения понятие «транспортные обязательства» охватывает возмездные договоры по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой. К сожалению, определение не охватывает предмет и содержание комплекса договоров об оказании транспортных услуг, например, охвачены не все субъекты, оказывающие транспортные услуги, ограничивается лишь услугами, связанными с перевозкой. В настоящее время весь комплекс транспортных услуг

осуществляется транспортными экспедиторами, а также морскими агентами, которые могут осуществлять и юридические и фактические действия. На рынке транспортных услуг заключаются и иные договоры, не связанные с перевозкой, например, договор морского агентирования, морского посредничества, договор о спасании, договор на выполнение авиационных работ и т.д. Таким образом, транспортное обязательство не может отождествляться с перевозочным.

Аналогичное определение дается Д.А.Медведевым, В.Т.Смирновым: «Транспортными называются обязательства по перевозке грузов, пассажиров и багажа, а также иные обязательства по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, либо направленные на перемещение грузов иным способом» [3; 374].

А.И.Хаснутдинов, поддерживая и развивая теорию транспортного обязательства, отметил, что подобно тому, как купля-продажа, поставка, контрактация сводятся в группу обязательств, опосредующих переход имущества в собственность, все обязательства об оказании транспортных услуг могут быть сгруппированы по единому для них сущностному экономическому признаку — специфической услуге по перемещению в пространстве. По этому признаку в разряд транспортных должны быть отнесены все обязательства, опосредующие транспортную деятельность в любом ее виде, несмотря на различия их конкретных экономических и юридических признаков [5; 35].

Более широкое понятие транспортного обязательства дает А.Н.Романович, определив его как гражданское правоотношение, одной из сторон которого является транспортная организация и которое складывается по поводу использования перевозочных средств и путей сообщения и выражает основную деятельность транспорта по перемещению либо деятельность, непосредственно обеспечивающую ее осуществление [1; 29]. Далее автор справедливо отмечает, что система обязательств — это нечто большее, чем обычная классификация, ибо она должна строиться с учетом и такого важного фактора, как взаимосвязь ее звеньев.

Сторонники подобной точки зрения исходят из того, что транспортные обязательства делятся на основные (первозочные) и вспомогательные по отношению к перевозке. Ядро системы транспортных обязательств образуют обязательства перевозки. Вспомогательные обязательства призваны содействовать исполнению основных обязательств и характеризуются тесной привязкой к последним, по отношению к которым выполняют служебную роль, имеют вспомогательное значение.

Первозочные обязательства состоят из обязательства перевозки и обязательства буксировки. Вспомогательные обязательства включают следующие обязательства: 1) организационные длительные (узловые соглашения, договоры о централизованном вывозе (завозе) грузов); 2) экспедиционные (договор транспортной экспедиции, договор о погрузочно-разгрузочных работах, договор о централизованных расчетах за перевозки); 3) транспортные (договоры на подачу и уборку вагонов, на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей, контрагентский договор, договор железнодорожного обслуживания); 4) арендные (аренда складов и грузовых площадок в пределах территории транспортных организаций, аренда вагонов и другого подвижного состава и др.) [4; 5].

В юридической литературе существует мнение о том, что понятие «транспортное обязательство» является собирательным и в некоторой степени условным. Оно объединяет в себе как частноправовые, так и публично-правовые начала [6; 11].

2. В гражданском праве договоры перевозки регулируют обширную и самостоятельную группу отношений, поэтому их выделяют в отдельную группу договоров, связанных с перевозкой. Так, некоторые авторы включают в эту группу перевозку с ее подвидами и называют их системой договоров перевозки [7; 8]. Они исходили из системы договоров, регулирующих перевозку, предусмотренных главой под названием «Перевозка» Гражданского кодекса (далее ГК). Например, В.В.Витрянский отметил, что отношения по перевозкам грузов сегодня регулируются системой договоров, служащих основанием возникновения соответствующих гражданско-правовых обязательств по перевозкам грузов. Далее он пишет: «Все названные в ГК договоры, конечно же, отличаются друг от друга по самым различным признакам: правовому значению, субъектному составу, предмету вытекающих из них обязательств и т.д., но их объединяет то, что все они, в конечном счете, предназначены для регулирования правоотношений, возникающих в процессе перевозки грузов, пассажиров и багажа... Представляется, что теперь речь должна идти о системе договоров, опосредующих перевозки грузов, пассажиров и багажа» [7; 254].

По мнению Г.И.Тулугалиева, эти договоры (предусмотренные в главе 34 ГК РК) имеют свою специфику, касающуюся правового положения, субъектного состава, по характеристике прав и обя-

занностей и по другим признакам, но у них общая цель — регламентация перевозок. Таким образом, ГК предусматривает целую систему договоров, опосредующих перевозочные отношения [8; 166].

На наш взгляд, транспортные договоры приводят не только к возникновению перевозочных обязательств, поскольку оказание транспортных услуг не ограничивается только перевозкой. На практике также заключаются возмездные договоры об обеспечении перевозки (например, договор транспортной экспедиции, договор об организации перевозок, договор буксировки, договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей и на подачу и уборку вагонов) и иные договоры об оказании возмездных услуг, связанных с транспортной деятельностью (договор об оказании лоцманских услуг, договор о спасании, договор на выполнение авиационных работ и т.п.).

3. В научной литературе установилась концепция о системе транспортных договоров. В обязательствах по оказанию услуг обычно обособляются в отдельную группу те, которые направлены на предоставление транспортных услуг. Однако, к сожалению, в гражданско-правовой науке сложилось ошибочное понятие «транспортные договоры», под которым понимаются гражданско-правовые договоры, применяемые в сфере транспортной деятельности с участием транспортных организаций. По мнению В.В.Витрянского, понятием «транспортные договоры» охватываются различные типы договорных обязательств: перевозка, транспортная экспедиция, буксировка, аренда (фрахтование на время) транспортных средств, строительного подряда (строительство железнодорожных подъездных путей) и т.п. Совершенно правильно рассуждает В.В.Витрянский, когда пишет о том, что такой подход страдает рядом недостатков. По мнению автора, 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 [9; 63].

С.Ю.Морозов определяет транспортные договоры как «соглашения сторон, согласно которым одна сторона обязуется оказать услуги, направленные на обеспечение или осуществление транспортировки материальных объектов из одного пункта в другой, а другая сторона обязуется уплатить за оказанные услуги установленную плату» [6; 12].

В качестве критериев, позволяющих выделить транспортные договоры из системы договорных обязательств, направленных на возмездное оказание услуг, С.Ю.Морозов называет: субъектный состав договорного правоотношения и направленность транспортных договорных обязательств. В качестве субъектов транспортных договоров должны рассматриваться перевозчики, фрахтователи, грузоотправители (грузополучатели), пассажиры. Все транспортные договоры направлены на перемещение пассажиров или материальных объектов в пространстве либо на обеспечение этого перемещения. Такое перемещение должно обладать двумя обязательными признаками: производиться с помощью транспортных средств; осуществляться на возмездной основе [6; 13].

Позиция автора, с нашей точки зрения, не лишена недостатков. В качестве субъектов транспортных договоров, помимо вышеперечисленных субъектов, могут быть экспедиторы, операторы смешанной перевозки, агенты, лоцманы.

Транспортная услуга представляет две составляющие — транслокацию, т.е. перемещение с одного места на другое, и транспортно-экспедиционное обслуживание. Исходя из этого транспортная услуга делится на следующие части: стивидорная, т.е. осуществление погрузочно-разгрузочных операций; тальманская — продажа услуг, счета грузов; складская — торговля услугами хранения грузов и реализация других вспомогательных сопутствующих услуг (например, тара и упаковка, сортировка грузов и т.д.) [8; 160].

А.Н.Романович выделяет четыре основных признака, присущих транспортным правоотношениям: одной из сторон этих правоотношений всегда выступает транспортная организация; они складываются по поводу эксплуатации транспортных средств и путей сообщения; предметом их является деятельность по оказанию услуг; они выражают отношения, направленные на выполнение основной транспортной функции или непосредственно содействующие ее осуществлению. Первые три признака характеризуются автором как общие, поскольку могут быть свойственны не только транспортным, но и иным правоотношениям с участием органов транспорта, а четвертый — как специальный, ибо он присущ исключительно транспортному правоотношению [1; 21]. Тем самым автор называет признаки, характеризующие транспортные договоры. Также можно добавить следующие признаки, характеризующие транспортные договоры: осуществление возмездного перемещения с помощью транспортных средств грузов, багажа, пассажиров; оказание услуг по обеспечению перевозки; в качестве сто-

роны договора, оказывающей транспортные услуги, могут быть перевозчик, оператор смешанной перевозки, фрахтовщик, экспедитор, агент, лоцман и т.д.

Мы являемся сторонниками теории системы транспортных договоров. На наш взгляд, система транспортных договоров представляет собой институт гражданского права, являясь при этом также институтом транспортного права. В отношении определения места транспортных договоров в системе гражданского права следует отметить, что они по классификации гражданско-правовых договоров, которые сложились в доктрине гражданского права, относятся к группе договоров об оказании транспортных услуг. Таким образом, транспортный договор является институтом транспортного права, в то же время он является и институтом гражданского права.

Сказанное позволяет выработать определение понятия транспортного договора: транспортный договор — это соглашение сторон, согласно которому одна сторона (исполнитель) обязуется оказать транспортные услуги по перемещению с помощью транспортных средств грузов, багажа, пассажиров либо по обеспечению этого перемещения, по эксплуатации транспортных средств и путей сообщения, а другая (заказчик, клиент) — уплатить за оказанные услуги установленную плату.

Понятие транспортного договора, его место в системе права определяются в зависимости от взгляда на место транспортного права в системе права. В юридической литературе существуют разные точки зрения о месте транспортного права в системе права. Они во многом противоречат друг другу: транспортное право — самостоятельная отрасль права; отдельные институты (железнодорожное право, морское право, воздушное право) транспортного права — самостоятельная отрасль права; составная часть предпринимательского права; комплексная отрасль права; институт гражданского права; комплексная отрасль законодательства; обособленное строение; многофункциональное интеграционное комплексное межотраслевое нормативное образование.

Проведенный на основании концептуальных положений теории государства и права анализ различных взглядов позволяет определить ошибочность мнений, во-первых, признающих в целом транспортное право, во-вторых, его отдельные институты — воздушное [10; 211], морское [11; 6] и железнодорожное право [12; 9] — самостоятельными отраслями права, поскольку, как нам известно, в качестве критерия разделения права на отрасли выступают предмет и методы правового регулирования [13; 173].

Ученые-теоретики права признают возможность наличия в структуре права вторичных, комплексных образований. С.С.Алексеев высказался за удвоение структуры права, которая представляет собой своеобразное сочетание основных (первичных) и комплексных (вторичных) отраслей права. Он считает, что использование категории комплексной отрасли права «позволяет осветить механизм воздействия на систему права субъективного фактора, развития законодательства» [14; 142].

«Если формирование основной отрасли идет от юридического начала — метода, то комплексной — от социального начала, то есть предмета. Предмет комплексной отрасли юридически разнороден, но он целостен, представляет собой определенную социальную систему. Предмет же основной отрасли однороден юридически, но «сплошного», единого образования не составляет: регулируемые основной отраслью участки как бы «разбросаны» по всему полю общественной деятельности, а «собираются» они в предмет лишь по признаку метода. В этом легко убедиться, если рассмотреть предметы гражданского и административного права как основных отраслей. Таким образом, «свои» предметы у комплексных отраслей имеются» [15; 26].

Транспортное право по своей правовой природе регулирует различные общественные отношения: имущественные, государственное управление, налоговые, земельные и т.п. Например, регулирование отношений по государственному управлению осуществляется с помощью применения метода власти и подчинения, принуждения и запрета. Данный метод применяется для урегулирования административных, земельных, налоговых, финансовых отношений, составляющих предмет транспортного права. Имущественные отношения, входящие в предмет транспортного права, регулируются с применением метода равноправия сторон.

Считаем ошибочным признание транспортного права институтом гражданского права, поскольку оно не ограничивается урегулированием гражданско-правовых отношений. Особенность предмета транспортного права заключается в том, что оно сочетает в себе властно-организационные отношения, регулируемые административным правом, и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом. Так как транспортное право образуют нормы различных отраслей права, то невозможно полагать наличие самостоятельной отрасли права.

Российский ученый В.С.Белых рассматривает транспортное право (равно как и банковское, инвестиционное, корпоративное, страховое и др.) в качестве составной части предпринимательского права. Далее отмечает, что «предпринимательское право — это гиперкомплексная отрасль права, состоящая из отдельных структурных образований, таких как банковское, биржевое право и др.» [16; 12, 13]. Но мы считаем, что такое мнение является спорным в науке, поскольку в настоящее время вопрос о месте предпринимательского права в системе права является спорным. В юридической науке преобладают позиции, рассматривающие предпринимательское право с двух сторон: в узком смысле как часть гражданского права и в широком как комплексную отрасль права, соединяющую нормы различных отраслей права [17; 26].

Казахстанские ученые-цивилисты признают существование комплексных отраслей права. С.П.Мороз полагает, что именно «единство предмета правового регулирования позволяет говорить о появлении той или иной комплексной отрасли права, конечно, это единство другого рода и свойства, чем у основной отрасли (самостоятельной) права, но оно есть, и с этим необходимо считаться» [18; 121–123].

В юридической литературе транспортное право часто рассматривается как комплексная отрасль права. Например, В.А.Егиазаров считает, что транспортное право и (тем более) его части не являются самостоятельными отраслями права. Транспортное право представляет собой комплексную отрасль права. Оно регулирует разные по характеру отношения, которые возникают в процессе взаимоотношений транспортных предприятий с клиентурой, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании из-за их особенностей [19; 8].

Таким образом, транспортное право является комплексной отраслью права, объединяющей частные и публичные нормы права, правовые институты. Наряду с основными отраслями права транспортное право занимает особое место в системе права. Это совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с организацией и управлением транспортной деятельности, оказанием транспортных услуг.

Нормы транспортного права формируются в составе специальных транспортных законодательств и входят в состав источников основных отраслей права. Транспортное законодательство — совокупность нормативно-правовых актов, содержащих нормы, регулирующие транспортные отношения. Предмет транспортного права составляют общественные отношения, возникающие в связи с транспортной деятельностью. Их называют транспортными правоотношениями.

Транспортное право по своей правовой природе регулирует различные общественные отношения: имущественные, государственно-властные и управленческие, трудовые, земельные отношения и др. Для регулирования каждого общественного отношения используется свой специфический метод. Поэтому в транспортном праве применяются методы власти и подчинения, запрета (методы регулирования публичных правоотношений) и равноправия сторон (методы регулирования частных, имущественных правоотношений).

Система транспортного права состоит из общей и особенной частей. В комплексном транспортном праве возможно достичь правового регулирования деятельности различных видов транспорта, которые входят в целостную транспортную систему, путем объединения норм различных отраслей права. Отношения, возникающие в связи с транспортной деятельностью, регулируются общими нормами права для всех видов транспорта, например: государственное регулирование транспортной системы; право собственности на транспортное средство; основные правила транспортной деятельности; тарифы; осуществление перевозочной деятельности; транспортные договоры; ответственность за невыполнение транспортных обязательств; предъявление претензий и иска. Безопасность на транспорте и экологические требования и т.д. образуют общую часть транспортного права. В особенной части транспортного права сгруппированы правовые нормы, регулирующие отношения, возникающие по каждому виду транспорта с учетом особенностей, а именно: транспортные средства; сертификация; транспортные организации; лицензирование перевозки пассажиров и опасных грузов; транспортные документы; грузовые документы; экипаж судна; поисковые и спасательные работы и др.

Исходя из изложенного выше следует, что транспортный договор — это гражданско-правовой договор, который является институтом комплексной отрасли транспортного права. Если рассматривать предпринимательскую деятельность как разновидность гражданско-правовой деятельности, то оказание транспортной услуги является разновидностью предпринимательской деятельности, тем более, что стороной, оказывающей возмездную транспортную услугу, всегда будет

предприниматель. Поэтому транспортный договор является одним из видов предпринимательского договора.

Транспортные договоры можно распределить на несколько групп. Первая группа состоит из договора перевозки; вторая — из организационных договоров (договоры об организации перевозки, узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов); к третьей группе относится договор транспортной экспедиции; четвертая группа включает договоры об оказании возмездных транспортных услуг или договоры об оказании иных услуг в сфере транспорта (договоры на подачу и уборку вагонов, на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей; договор буксировки; договор об оказании лоцманских услуг; договор морского агентирования; договор морского посредничества; договор об аэронавигационном обслуживании; договор о спасении и т.д.).

В главе 34 ГК РК предусмотрены виды договоров, регулирующих перевозку (договор перевозки грузов; договор перевозки пассажира и багажа; договор перевозки транспортом общего пользования; договор прямого смешанного сообщения; договор фрахтования (чартера); договоры об организации перевозок; договоры между транспортными организациями (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов). Если учитывать вид транспорта, которым осуществляется перевозка, то, соответственно, расширяется система транспортных договоров.

Основная часть транспортных договорных отношений регулируется специальными транспортными законами. Что же касается кодифицированных гражданско-правовых актов (ГК РК), то они включают в себя лишь отдельные принципиальные положения, определяющие систему правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа, а в остальном отсылают к транспортным законам.

References

1. *Romanovich A.N.* Transport law relationship. — Minsk: Publishing House «University», 1984. — 126 p.
2. *Savichev G.P.* Chapter 44. Transportation and expedition obligation // Civil law. In 2 volumes. Volume II. Polutov 2: Textbook / Ed. Professor. E.A.Sukhanov. — Moscow: Publishing House Bek, 2000. — P. 35–81.
3. *Medvedev D.A., Smirnov V.T.* Civil Law. Textbook. Part II / Ed. A.P.Sergeev, Ju.K.Tolstoy. — Moscow: Prospect, 1998. — P. 373–419.
4. *Tyutrina N.* Transport obligations: Abstract of candidate juridical sciences. — Moscow, 2005. — 28 p.
5. *Hasmutdinov A.I.* Concept of transport contract // Law. — 1990. — № 3. — P. 34–42.
6. *Morozov S.Y.* Transport Law. Textbook. — Moscow: Publishing House of Wolters Kluwer, 2010. — 320 p.
7. *Braginskyi M.I., Vitryanskyi V.V.* Contract law. Book Four: The contracts of transportation, towing, transport expedition and other services in the field of transport. — Moscow: The Statute, 2007. — 910 p.
8. *Tuleugaliev G.I.* Selected Articles on Transport Law / Comp. M.K.Suleymenov. — Almaty: KazSJU SRI of Private Law, 2003. — 506 p.
9. *Vitryansky V.V.* Some results of the codification of the law on civil-law contract // Codification of Russian private law / Ed. D.A.Medvedev — Moscow: Publishing House of the Statute, 2008. — P. 47–72.
10. *Baranov P.I.* Questions Air Rights: Proceedings of the air law section of the Specaviachem of the Soviet Union and Specaviachem of RSFSR. Ed. P. I. Baranov and others. Vol. 2. — Moscow: State Publishing House, 1930. — 223 p.
11. *Zhudro A.K.* Legal regulation of Soviet maritime transport operation: Abstract of candidate juridical sciences. — M., 1953. — 15 p.
12. *Mishina N.V.* Railway Law as a sub-sector of transport law: problem // Transport Law. — 2008. — № 2. — P. 6–9.
13. *General Theory of Law and the State: Textbook / Ed. V.V.Lazarev.* — Moscow: Yurist, 1996. — 472 p.
14. *Yavich L.S., Alekseev S.S.* Problems of the law theory. A course of lectures in two volumes. — Sverdlovsk: Publishing House of SSU, 1972. — 396 p.
15. *Protasov V.N.* Theory of Law and State. Problems in the Theory of Law and State: Questions and Answers. — Moscow: New Lawyer, 1999. — 240 p.
16. *Belych V.S.* Transport legislation of Russia and foreign countries, EU, SCO, EurAsEC (comparative legal analysis): Educational manual / Ed. V.A.Bublick. — Moscow: Prospect, 2009. — 152 p.
17. *Suleymenov M.K.* Civil law in the system of law // Civil Law in the system of law: Proceedings of the Inter. scientific-practical conference. (Within the annual civilized readings) / Ed. M.K.Suleymenov. — Almaty: KazSJU SRI of Private Law, 2007. — P. 8–28.
18. *Moroz S.P.* Investment law in the system of law // Civil Law in the system of Law: Proceedings of the Inter. scientific-practical conference (Within the annual civilized readings) / Ed. M.K.Suleymenov. — Almaty: KazSJU SRI of Private Law, 2007. — P. 121–123.
19. *Egiazarov V.A.* Transport Law. The textbook for high schools — Moscow: Yustitsinform, 2005. — 544 p.