

Договоры между владельцами транспортных инфраструктур

Бурдин Константин Константинович

Аспирант

Ульяновский государственный университет, Ульяновск, Россия

E-mail: burdinkk@mail.ru

Основная цель Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года [7] — формирование безопасного единого транспортного пространства России. К числу задач, позволяющих эту цель достичь, отнесена, в частности, задача по обеспечению согласованности во взаимодействии инфраструктур.

Современная легальная система договоров, отраженная в разделе IV Гражданского кодекса Российской Федерации «Отдельные виды обязательств» (далее по тексту — ГК РФ) [5] охватывает подавляющее большинство имущественных отношений [6].

Тем не менее, остаются непоименованными неличные неимущественные (организационные) обязательства, которые по своей сущности кардинально отличаются от ныне юридических признанных — имущественных, корпоративных и личных неимущественных — обязательств.

Ввиду этого построение каких-либо рассуждений на тему настоящей статьи возможно лишь при соблюдении двух обязательных условий: при юридическом признании неличных неимущественных (организационных) обязательств [1, с. 193]; при включении владельцев транспортных инфраструктур в понятие транспортной организации [2, с. 6].

Предложенная нами система транспортных организационных договоров является двухуровневой:

- Первый уровень: договоры, направленные на обеспечение интересов перевозчика (договоры между владельцами транспортных инфраструктур; договоры между владельцем транспортной инфраструктуры и транспортным оператором; договоры между владельцем транспортной инфраструктуры и перевозчиком).
- Второй уровень: договоры, направленные на обеспечение интересов пассажира, грузоотправителей и грузополучателей, грузовладельцев (соглашения об организации прямого смешанного сообщения; узловые соглашения; договоры на централизованных завоз и вывоз грузов; договоры о предъявлении груза к перевозке; договоры кодшеринга; договоры об организации транспортного-экспедиционного обслуживания; договоры простого товарищества).

В таком случае договоры между владельцами транспортных инфраструктур следует относить к первой группе организационных договоров на транспорте. При этом очевидно, что подобные обязательства существуют на всевозможных видах транспорта. Кратко отметим, что организационный характер обязательства предполагает три отличительные особенности: безвозмездность (не происходит передача имущества, не происходит выполнение работ/оказание услуг); наличие тесной связи с иным обязательством (организационная (служебная) функция по обеспечению становления и (или) исполнения стороннего обязательства, фактическая невозможность существования первых без вторых); тождественность интересов участников договора (суть понятия совместной деятельности) [1, с. 190].

Несмотря на пробел в правовом регулировании подобных обязательств, действующее законодательство предусматривает как возможность, так и обязательность заключения

договоров между владельцами транспортных инфраструктур (диспозитивные и императивные гражданско-правовые нормы) [3, с. 112].

На практике нередко происходит ситуация, когда перевозка осуществляется с использованием нескольких транспортных инфраструктур, принадлежащих разным владельцам. В таком случае осуществить перевозку без заключения соответствующих договоров между владельцами транспортных фактически невозможно. Владелец первой транспортной инфраструктуры заключает основной — имущественный (организуемый) договор с перевозчиком, а впоследствии для реализации этого основного договора первый владелец транспортной инфраструктуры заключает соглашения со всеми иными владельцами транспортных инфраструктур (неличные неимущественные (организационные) договоры) [3, с. 113]. В этом и состоит их служебная функция.

В данном случае владельцы инфраструктуры договариваются между собой о передаче транспортной инфраструктуры в пользование перевозчику на безвозмездных началах [3, с. 114].

Хозяйствующие субъекты нуждаются в существовании данных договоров в том случае, когда перевозка осуществляется с использованием нескольких транспортных инфраструктур, принадлежащих разным владельцам [4, с. 99].

Таким образом, договор между владельцами транспортных инфраструктур — это соглашение, по которому два и (или) владельца транспортной инфраструктуры принимают на себя обязательства по осуществлению совместной деятельности, направленной на организацию систематического исполнения обязанностей перевозчика, возникших из имущественных договоров в рамках перевозочного процесса.

Источники и литература

- 1) Бурдин К.К. Обязательства с неимущественным содержанием: о необходимости юридического признания // Теория и практика общественного развития. 2024. № 10. С. 189–196. <https://doi.org/10.24158/tipor.2024.10.24>.
- 2) Бурдин К.К. Понятие транспортной организации // Транспортное право. 2024. № 4. С. 4–7. <https://doi.org/10.18572/1812-3937-2024-4-4-7>.
- 3) Морозов С.Ю. Договоры между владельцами транспортных инфраструктур // Хозяйство и право. 2009. № 8 (391). С. 111–117.
- 4) Павлов А.В. Договор между владельцами транспортных инфраструктур, обеспечивающих перевозку: понятие, правовая природа, особенности, соотношение со смежными договорными конструкциями // Научные дискуссии. 2022. Т. 2. № 2. С. 99–102.
- 5) Гражданский кодекс РФ. Часть вторая [Электронный ресурс] : принят Государственной думой РФ 22 дек. 1995 г. : в ред. от 24 июля 2023 г. № 339-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=18&nd=102039276 (дата обращения: 24.01.2025).
- 6) Комиссарова Е.Г. Единство и дифференциация в системе гражданско-правовых договоров. 2024 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
- 7) Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р "О Транспортной стратегии Российской Федерации" [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».