

*Попов В. А.,*

аспірант кафедри цивільного права № 2  
Національного юридичного університету імені  
Ярослава Мудрого

## **ПРО КЛАСИФІКАЦІЮ ДОГОВОРІВ, ЯКІ УКЛАДАЮТЬСЯ У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

В процесі реалізації перевізних відносин їх учасники, укладаючи договори, мають на меті доставку вантажу в визначене місце. Перевезення вантажу, зазвичай, не може існувати без цілого ряду договорів, які спрямовані на прискорення або організацію перевізного процесу. Саме тому поруч із основним договором перевезення певним видом транспорту функціонують договори організаційного характеру.

В юридичній літературі існує велика кількість класифікацій договорів в сфері перевезення. Так, деякі науковці умовно поділяють договори за видами транспорту, яким відбувається перевезення вантажу. До них відносяться перевезення залізничним, повітряним, морським, внутрішньоводним та автомобільним транспортом, або за характером дії, яку необхідно зробити для прискорення, організації та продовження перевізного процесу. Інші поділяють їх на основні договори, наприклад договори перевезення окремими видами транспорту, чартеру (фрахтування), та додаткові – на експлуатацію залізничної колії, договір аеропортного обслуговування, договір на подачу та забирання вагонів, договір буксирування, договір про управління аеродромом, договір аеропортного обслуговування тощо.

Також договори перевезення вантажу можна класифікувати за строком їх дії на разові та довгострокові. У своїх працях М. І. Брагинський та В. В. Вітрянський зазначають, що договір про організацію перевезень вантажів являє собою такий договір, за яким перевізник зобов'язується у встановлені строки прийняти, а вантажоволоділець – пред'явити до перевезення вантаж у встановленому об'ємі. У договорі про організацію перевезень

вантажів визначаються об'єми, строки та інші умови надання транспортних засобів і пред'явлення вантажів для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови організації перевезень. Такі договори носять довгостроковий характер і укладаються перевізником та вантажоволодільцем при необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів. Очевидно, що ці договори сконструйовані як двосторонні, оплатні й консенсуальні. При цьому враховувався досвід застосування норм, що містилися в раніш чинних транспортних статутах і кодексах СРСР на різних видах транспорту: про річний договір - на автомобільному транспорті; довгостроковому договорі перевезення вантажів - на морському транспорті; навігаційному договорі - на внутрішньоводному транспорті; спеціальному договорі - на повітряному транспорті.

Таким чином, можна зробити висновок про те, що довгострокові транспортні договори мають низку типових відмінностей порівняно із разовими договорами, які за своєю характеристикою є двосторонніми, оплатними, однак на відміну від довгострокових – реальними договорами, які мають на меті виконання зобов'язання, а не його організацію. В свою чергу договори, що укладаються між транспортними організаціями про організацію перевезень вантажів є договорами, у яких визначаються: порядок передачі, прийому вантажу з одного транспорту на інший у разі здійснення перевезення кількома видами транспорту за єдиним документом.

Якщо розглядати договори у контексті основний – додатковий, то можна визначити, що до основних договорів, що регулюють перевезення вантажів слід відносити договір перевезення вантажу в прямому сполученні та прямому змішаному сполученні, довгострокові договори, що укладаються окремо в залежності від виду транспорту, за допомогою якого буде відбуватися перевезення. До додаткових, в такому разі, слід відносити договір на експлуатацію залізничної під'їзної колії, договір на подачу та забирання вагонів, договір буксирування, договір про управління аеродромом, договір аеропортного обслуговування та інші договори основною метою яких є прискорення, продовження та організації перевізного процесу.

Окремо слід зазначити, що елементом класифікації виступає вид вантажу, щодо якого укладено договір перевезення. Класифікація вантажів не є вичерпною і вантажі можна поділяти за видами продукції, фізичним станом та властивостями, які мають значення для виконання вантажно-розвантажувальних робіт. Так, за видами продукції вони поділяються на товари, сировину, сільськогосподарську продукцію, мінеральну продукцію, продукцію машинобудування тощо. За фізичним станом вантажі можуть бути твердими, рідкими і газоподібними. У залежності від пристосування до виконання вантажно-розвантажувальних робіт вантажі розрізняють: навалочні (різні сипучі матеріали, що перевозяться без упаковки (навалом, насипом) - вугілля, пісок, гравій, щебінь, галька, руда, камінь тощо); тарно-пакувальні й штучні (вантажі в мішках, кулях, пакетах, ящиках, кіпах, коробках, решітках, сітках, зв'язках, а також вантажі без упаковки; катно-бочкові - вантажі в металевих, дерев'яних і фанерних бочках, барабанах, бухтах, рулонах тощо); рідкі або наливні (молоко, спирт, пиво, нафтопродукти, кислоти, різні хімічні розчини і т. п.); напіврідкі та ті, що густіють (товарний розчин, бетон, штукатурна маса, гудрон, бітум і інші); газоподібні (кисень, азот, бутан, пропан, аргон та ін.) Зазначені критерії вказуються у договорах перевезення вантажів і мають істотне значення для виконання перевізником свого обов'язку. Від них залежить вид тари, маршрут слідування та вантажно-розвантажувальний процес.

Отже, при укладенні договорів сторонам необхідно чітко визначати характер дії, яку необхідно виконати для досягнення кінцевої мети в перевізних відносинах, в одному випадку це безпосередньо доставка вантажу і оформленням такого переміщення буде договір перевезення вантажу, тобто основний договір, в іншому - для такого перевезення необхідно визначити, наприклад, на якій саме колії буде відбуватися завантаження вагону, в такому разі перед нами буде додатковий договір, а саме договір на експлуатацію залізничної під'їзної колії. Також необхідно визначити безпосередньо вид об'єкту, щодо якого укладено договір перевезення. Визначення цих елементів заздалегідь дає сторонам більш чітке усвідомлення їх прав та обов'язків, а також полегшує визначення меж цивільно-правової відповідальності.