

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463

© Баскакова Ирина Владимировна

— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Гражданское право, международное частное
право и гражданский процесс»
Юридического института Российского университета
транспорта (МИИТ)
(iv_baskakova@rambler.ru)

© Самойленко Сергей Сергеевич

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

© Дюрикенова Елизавета Денисовна

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Договор об организации перевозки грузов

Аннотация. В последнее время договоры об организации перевозок грузов стали получать широкое распространение. Связано это с принятием различных международных транспортных кодексов и соглашений, а также с развитием товарных отношений. Хозяйствующим субъектам, которые систематически обращаются к услугам грузоперевозчиков, необходимо долгосрочное планирование данного процесса. Однако юридическая природа данного договора не ясна и трактуется учеными по-разному. В данной статье рассматриваются особенности договора об организации перевозок грузов. Авторами проанализированы действующее российское законодательство в данной сфере, имеющиеся публикации с целью уточнения правового статуса договора об организации перевозок, определения его самостоятельности.

Ключевые слова: договор; договор перевозки грузов; организация перевозок; груз.

© Baskakova I.

— candidate of legal sciences, docent of department
of civil law and civil process of the Law Institute
of Russian University of transport

© Samoylenko S.

— student of the Law Institute
of Russian University of transport

© Dyurikenova E.

— student of the Law Institute
of Russian University of transport

The agreement on organization of cargo transportation

Abstract. Recently, contracts for the organization of transport of goods have become widespread. This is due to the adoption of various international transport codes and agreements, as well as the development of trade relations. Economic entities that systematically turn to the services of cargo carriers need long-term planning of this process. However, the legal nature of this agreement is not clear and is interpreted by scientists in different ways. In this article the features of the agreement on organization of cargo transportation is considered. The authors have analyzed the current Russian legislation in this sphere, the existing publications in order to precise the legal status of the agreement on organization of cargo transportation, determine its independence.

Keywords: contract; cargo transport agreement; organization of transportation; cargo.

В гл. 40 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) «Перевозка» договору об организации перевозок посвящена одна статья. Отсюда возникает вопрос: договор об организации перевозок является видом договора перевозки или имеет самостоятельный правовой статус? Для того чтобы разобраться в природе данного договора, обратимся к законодательству.

Согласно ст. 798 ГК РФ перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок.

По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец — предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки.

Исходя из определения, можно дать характеристику данному договору. Договор об организации перевозок является консенсуальным, поскольку

договор признается заключенным с момента согласования всех существенных условий сторонами (объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки). Договор взаимный, так как у сторон есть взаимные права и обязанности. Остается неясным вопрос о возмездности договора. Поскольку договор устанавливает обязанности неимущественного характера (является организационным), следует квалифицировать его как безвозмездный. Такую характеристику предлагает Б. М. Гонгало [1, с. 345]. Сложно согласиться с мнением автора, так как в п. 2 ст. 798 ГК РФ указывается на порядок расчетов, что приводит нас к выводу о том, что договор является возмездным. Скорее всего, в данном случае под порядком расчетов автор подразумевал расчеты, связанные с последующими договорами перевозки, заключенными на основании договора об организации, а не расчеты по поводу и в связи с организацией перевозок. На наш взгляд, договор об организации перевозки грузов является возмездным, поскольку в рассматриваемой статье однозначно указывается на порядок расчетов, который должен быть определен в договоре.

Вокруг правовой природы договора об организации перевозок возникает много споров. Существует точка зрения, которая является наиболее распространенной, согласно которой данный договор относится к организационно-правовым договорам.

В современной цивилистической доктрине под понятием организационного договора (рамочного договора) понимается гражданско-правовой договор, в котором определяются общие условия обязательственных взаимоотношений сторон, которые дополняются, конкретизируются и уточняются с помощью других договоров.

С этой точки зрения договор об организации перевозок — это организационный договор, устанавливающий для одной стороны (грузовладельца) предпосылки и порядок предъявления грузов в обусловленном объеме к перевозке, а для другой стороны (перевозчика) — предпосылки и порядок предоставления в установленном объеме транспортных средств и приема грузов к перевозке в установленные сроки.

В то же время существует другой взгляд на значение договора об организации перевозок. По мнению В. В. Витрянского, «с точки зрения интересов сторон (грузоотправителя и перевозчика), целей заключения договоров и их роли договор об организации перевозок стоит несоизмеримо выше, нежели договор перевозки конкретного груза, который по своему правовому значению представляет собой лишь облеченные в договорную форму действия сторон по исполнению договора об организации перевозок грузов» (т.е. «именно реальный договор перевозки конкретного груза служит средством выполнения

обязательств сторон, вытекающих из договора об организации перевозок») [2, с. 256].

В связи с этим В. В. Витрянский предлагает различать реальный договор перевозки конкретного груза и консенсуальный договор перевозки груза — договор об организации перевозок [3, с. 132]. Но, очевидно, для реализации подобного предложения необходимо внесение изменений в законодательство.

В определении договора также указывается на условия, необходимые для согласования при его заключении. Таким образом, можно выделить и существенные условия договора. К ним относятся: объемы и сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке, а также порядок расчетов.

В научной статье С. Н. Рудых отмечает, что «по своей правовой природе договор об организации перевозок не является разновидностью договора перевозки» [4, с. 181]. Наиболее близкой к этому мнению является позиция В. Т. Смирнова и Д. А. Медведева, которые указывают, что договор об организации перевозок по своей природе не является договором перевозки, носит консенсуальный, взаимный характер и направлен на обеспечение планомерных отправок грузов. Существенными условиями такого договора, пишут они далее, считаются объемы и сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке, порядок расчетов сторон и прочее [5, с. 377]. Хотя договор об организации перевозок и предусматривает все существенные условия договора перевозки груза, он не является договором перевозки.

В. Т. Батычко в своей классификации выделяет договор об организации перевозок в качестве одного из видов транспортных обязательств. Наряду с ним, в данной классификации автор выделяет договор перевозки и вспомогательные (сопутствующие) договоры [6].

Что касается субъектного состава, то сторонами в договоре об организации перевозок выступают перевозчик, с одной стороны, и грузовладелец, с другой. В сравнении с договором о перевозке грузов (ст. 785 ГК РФ), в договоре об организации перевозок две стороны, и соответственно, два участника, а в договорах перевозки грузов, помимо сторон, участвует третье лицо — грузополучатель. Как отмечают некоторые авторы, грузополучатель может участвовать в данных договорных отношениях только в случае, если он является грузоотправителем и грузополучателем в одном лице. Данное сравнение позволяет выделить субъектный состав как одну из особенностей рассматриваемого договора.

Стоит подробнее разобраться в вопросе субъектного состава, а точнее ответить на вопрос: кто из субъектов гражданского права может быть участником договора об организации перевозок? ГК РФ не дает конкретного указания на каких-либо субъектов гражданского права. Однако по аналогии с договором перевозки грузов можно сказать, что со

стороны грузоотправителя могут выступать физическое или юридическое лицо, а со стороны перевозчика — юридическое лицо или индивидуальный предприниматель.

Что касается формы договора, договор об организации перевозок заключается в письменной форме. Срок действия такого договора устанавливается, как правило, на период до пяти лет с возможностью его продления на тех же или иных условиях путем подписания единого документа (соглашения).

Вернемся к вопросу о правовой природе данного договора. Из комментариев к ст. 798 ГК РФ следует, что договор об организации перевозок не имеет обязательного характера, но на практике всегда заключается при необходимости осуществления систематических перевозок и только в отношении перевозок грузов. Данный договор предусматривается в отдельных транспортных уставах и кодексах: в ст. 10 УЖТ РФ, ст. 118 КТМ РФ, ст. 68 КВВТ РФ. Упоминается о возможности заключения договора об организации перевозок груза и в ст. 8 УАТГНЭТ.

В. В Витрянский отмечал, что «договор об организации перевозок не избавляет стороны от необходимости заключать в установленном порядке договоры на подачу транспортных средств (и собственно договоры перевозки конкретной партии груза). Так, в соответствии с ч. 4 ст. 10 УЖТ РФ и п. 5 ст. 8 УАТГНЭТ, если между сторонами заключен договор об организации перевозок грузов, процедура предоставления перевозчиком транспортных средств все равно начинается с подачи грузовладельцем заявки. В соответствии со ст. 73 КВВТ РФ наличие договора об организации перевозок является предпосылкой для заключения договора перевозки конкретного груза, и в этом случае судно подается в соответствии с этим договором. В ст. 118 КТМ РФ, с одной стороны, утверждается, что перевозка конкретной партии груза осуществляется по договору морской перевозки, который заключается в соответствии с долгосрочным договором об организации перевозок, но с другой стороны, указывается, что стороны могут своим соглашением установить совершенно иные условия перевозки конкретного груза». Также он отмечает, «долгосрочный договор об организации морских перевозок не носит для его сторон обязательного характера, а следовательно, утрачивает признаки гражданско-правового договора и выглядит как некий протокол о намерениях» [2, с. 337].

На наш взгляд, договор об организации перевозок нельзя рассматривать в качестве предварительного договора, так как он не всегда предваряет заключение какого-либо договора в будущем. Данный договор можно классифицировать как рамочный, так как он определяет общие условия обязательственных взаимоотношений сторон, которые могут быть конкретизированы и уточнены сторонами путем заключения отдельных договоров.

Заключение договоров об организации перевозок не является

обязательным для сторон. На основании п. 1 ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза 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. Согласно п. 2 ст. 785 ГК РФ заключение перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

Исходя из формулировки, данной законодателем, можно утверждать, что договор перевозки груза является реальным в связи с тем, что момент заключения договора перевозки груза приурочен к моменту предъявления (вручения) соответствующего груза перевозчику с оформлением и выдачей отправителю квитанции в приеме груза к перевозке, т.е. документа, подтверждающего заключение договора перевозки груза. Отсюда возникает вопрос: для чего нужно было специально выделять организационные договоры? Совершенно очевидно, что основная цель таких договоров — урегулировать в ходе осуществления перевозочного процесса взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, причем одновременно способствовали бы организации и исполнению перевозочного процесса на определенный период времени.

Представляется, что именно в сравнении договора об организации перевозки грузов и договора перевозки грузов можно выявить их взаимосвязи и сущностные различия. Указанные различия, на наш взгляд, позволяют найти место организационных договоров в системе договоров, регулирующих сложные взаимоотношения по перевозке грузов, и определить их правовую природу.

Сравнивая договор перевозки конкретного груза с договором об организации перевозок грузов, В. В. Витрянский отмечает, что «при наличии долгосрочного договора об организации перевозок грузов, в котором перевозчик и грузоотправитель урегулировали свои отношения на год или на более длительный период и предусмотрели ежемесячные или ежедекадные объемы отправляемых грузов, количество подаваемых транспортных средств под погрузку, перевозка отдельной партии грузов, оформляемая договором на перевозку конкретного груза, выступает, скорее, в качестве исполнения (в незначительной части) обязательства, вытекающего из договора об организации перевозок» [7, с. 17]. Тем самым договор об организации перевозок грузов в системе рассматриваемых отношений выступает определяющим по отношению к договору перевозки конкретного груза. И с этим следует согласиться.

В правовом регулировании перевозок грузов железнодорожным транспортом фактически сложилась модель договора об организации перевозок как генерального, рамочного договора, указывает Е. Н. Астахова.

Данный автор считает, что модель договора об организации перевозок грузов как самостоятельный механизм организации перевозок на железнодорожном транспорте без использования договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств в целях практического воплощения вряд ли пригодна. В указанном случае договор об организации перевозок должен содержать все условия, необходимые для осуществления конкретных действий по предъявлению груза и подаче транспортных средств, что практически весьма затруднительно, поэтому законодатель избрал для договора об организации перевозок модель некоего генерального или рамочного договора [8].

Е. А. Суханов приравнивает такие договоры к предварительным договорам, заключаемым в сфере предпринимательской деятельности, на основании и во исполнение которых стороны затем заключают целый ряд конкретных однотипных (локальных) договоров. Характерными чертами таких договоров автор называет субъектный состав, множественность заключаемых на их основе однотипных локальных договоров и, главное, — отсутствие принудительно осуществляемой обязанности заключения последних [9, с. 159].

Договор об организации перевозок грузов является оптимальной формой регулирования взаимоотношений между перевозчиком и грузоотправителем, которые носят долгосрочный характер. В договоре об организации перевозок грузов определяются общие условия перевозок, в соответствии с которыми впоследствии осуществляется заключение разовых договоров.

Соответственно, стороны обязуются применять его условия всякий раз при исполнении обязательств, вытекающих из разовых (локальных) договоров. Справедливо заметил А. Г. Калпин, что, «придя в долгосрочном договоре к соглашению по поводу специфических условий перевозки, стороны на весь период действия этого договора освобождаются от необходимости вновь договариваться об этих условиях при заключении разовых договоров на каждую конкретную отправку груза. Тем самым долгосрочный договор способствует достижению устойчивости в отношениях контрагентов, устраняет ненужные споры между ними при заключении и исполнении разовых договоров перевозки» [10, с. 199].

Основное содержание договора сводится к тому, что перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец — предъявлять к перевозке грузы. Иные предписанные условия договора — объемы, сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов — дают основания считать, что из данного договора возникают вполне определенные права и обязанности сторон, касающиеся обязательств по подаче транспортных средств и по погрузке груза (ст. 791 ГК РФ).

Таким образом, по своей юридической природе договор об организации перевозок является организационно-правовым договором, целью

которого является согласование основных условий перевозки. Организационный договор является основанием для заключения множества разовых договоров грузовладельца с перевозчиком. Заключение договора об организации перевозок грузов само по себе не является обязательным для сторон. Однако наличие такого договора является гарантией обеспечения взаимных интересов сторон на период времени, установленной в самом договоре. Можно утверждать, что договор об организации перевозок — самостоятельный и не относится к договорам перевозки, поэтому законодателю следует выделить данный договор в отдельную главу в ГК РФ, где детально прописать содержание договора и указать его особенности.

Литература

1. Гонгало, Б. М. Гражданское право : учебник : в 2 т. — Т. 2. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Статут, 2017.
2. Брагинский, М. И. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта : монография / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — Кн. 4. — М. : Статут, 2003.
3. Витрянский, В. В. Некоторые итоги кодификации правовых норм о гражданско-правовом договоре / под ред. Д. А. Медведева. — М. : Статут, 2008.
4. Рудых, С. Н. Правовая природа договора об организации перевозок грузов на железнодорожном транспорте // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. — 2015. — № 1 (45). С. 181.
5. Смирнов, В. Т. Гражданское право : учебник / В. Т. Смирнов, Д. А. Медведев. — М. : Проспект, 2000. — Т. 2.
6. Батычко, В. Т. Гражданское право в вопросах и ответах. — Таганрог : ТТИ ЮФУ, 2009.
7. Витрянский, В. В. Договор перевозки конкретного груза // Хозяйство и право (приложение). — 2001. — № 7. — С. 17.
8. Астахова, Е. Н. Договор о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте : дис. канд. юрид. наук. — М., 2007.
9. Гражданское право : учебник. — Т. 2. — Полутом 1 / под ред. Е. А. Суханова. — М. : БЕК, 2000.
10. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под ред. Г. Г. Иванова. — М., 2000.

Literature

1. Gongalo, B. M. Civil law : the textbook : in 2 t. — Т. 2. — 2nd ed., pererab. I DOP. — М. : Statute, 2017.
2. Braginsky, M. I. Contract law. Contracts of carriage, towing, transport expedition and other services in the field of transport : monograph / M. I. Braginsky, V. V. Vitryansky. — Kn. 4. — М. : Statute, 2003.
3. Vitryansky, V. V. Some results of codification of the law of a civil law contract, ed. by D. A. Medvedev. — М. : Statute, 2008.
4. Rudykh, S. N. The legal nature of the contract on the organization of transportation of goods by rail / / Modern technology. System analysis. Modeling. — 2015. — № 1 (45). P. 181.
5. Smirnov, V. T. Civil law: textbook / V. T. Smirnov, D. Medvedev. — М. : Prospect, 2000. — Vol. 2.

6. Batychko, V. T. Civil law in questions and answers. — Taganrog : TTI SFU, 2009.
7. Vitryansky V. V. Contract of carriage of a specific cargo // Economy and law (Annex). — 2001. — № 7. — P. 17.
8. Astakhova, E. N. The contract about provision of the goods and supply vehicles on a railway transportation : dis. kand. the faculty of law. sciences'. — M., 2007.
9. Civil law : textbook. — Vol. 2. — Polatom 1 / ed. by of E. A. Sukhanov. — M. : BECK, 2000.
10. The commentary to the merchant shipping Code of the Russian Federation / under the editorship of G. G. Ivanov. — M., 2000.