



<sup>22</sup> Блок А. А. Записные книжки. С. 374–375.

<sup>23</sup> Падение царского режима. М.; Л., 1926. Т. 5. С. 384.

<sup>24</sup> Блок А. А. Записные книжки. С. 375.

<sup>25</sup> Там же. С. 378–379.

<sup>26</sup> Там же. С. 380.

<sup>27</sup> Там же.

<sup>28</sup> Блок А. А. Указ. соч. С. 353.

<sup>29</sup> Там же.

<sup>30</sup> Там же.

<sup>31</sup> Там же.

<sup>32</sup> ГАРФ. Ф. 1467. Оп. 1. Д. 10. Л. 93.

УДК 347.763(09)(470)

## СИСТЕМА ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

О.Ф. Фаст

Саратовский государственный университет,  
кафедра гражданского права и процесса  
E-mail: jurriad@info.sgu.ru

В статье рассматриваются проблемы воздействия рыночных отношений на формирование системы договоров перевозки грузов автомобильным транспортом. Делается вывод, что большинство договоров, связанных с перевозкой грузов, взаимно дополняют друг друга и образуют взаимосвязанную систему договоров.

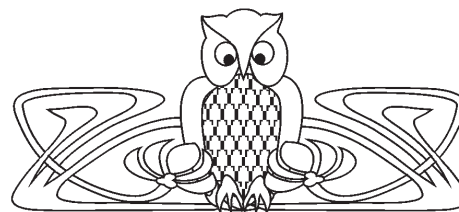
### Motor-Traction Contracts System

O.F. Fast

In the article problems of the market relations influence on the forming of the motor-traction contracts system are analyzed. In the work it is concluded, that the majority of contracts, connected with freight, supplement each other and make interconnected system of contracts.

Автомобильный транспорт, сохраняя приоритетное положение в хозяйствующих системах России, в условиях перехода к рынку постепенно освобождается от прямого государственного регулирования. Рынок автотранспортных услуг все активнее заполняется коммерческими, частнопредпринимательскими структурами, становящимися постоянными субъектами автотранспортных отношений. Естественно, что в этих условиях особое значение приобретает договор перевозки грузов автомобильным транспортом, позволяющий свободно выбирать контрагента и определять условия договора по согласию с ним<sup>1</sup>.

Договор перевозки грузов автомобильным транспортом корреспондирует самой автотранспортной системе России, поскольку способствует нормальному функционированию последней, обеспечению народного хозяйства, юридических и физических лиц услугами по перевозке грузов. В условиях ликвидации государственного планирования<sup>2</sup> он занимает в системе транспортных договоров особое положение.



Рыночные отношения в корне изменили взгляд на договорные отношения. Они заставляют все больше и больше вопросов оставлять на усмотрение участвующим в сделке по перевозке грузов сторонам. Естественным образом это касается прежде всего договора перевозки, в который наряду с обязательными могут быть включены любые условия, признаваемые сторонами в качестве таковых<sup>3</sup>.

В связи с этим законодатель в новом Уставе 2007 г. значительно расширил возможности сторон регулировать их правоотношения на основе заключаемых договоров – в нем, помимо договора на перевозку грузов, предусмотрено, например, заключение договора об организации перевозок грузов и договора фрахтования, которые различны как по правовой природе, так и по содержанию. В этих условиях нельзя говорить только об одном договоре на перевозку груза<sup>4</sup>, как это делалось ранее<sup>5</sup>, а имеет смысл говорить о системе договоров, опосредующих перевозки грузов.

Правота нашего суждения вытекает из понятия системы как множества элементов, находящихся в отношениях и связях друг с другом, которое образует определенную целостность, единство<sup>6</sup>, как комплекса таких избирательно вовлеченных компонентов, у которых взаимодействие и взаимоотношения принимают характер взаимодействия компонентов для получения фокусированного полезного результата<sup>7</sup>. Если договор на перевозку грузов, договор об организации перевозок грузов и договор фрахтования объединить в систему, то они как избирательно вовлеченные компоненты, взаимодействующие между собой, по закону системы примут характер взаимодействия для получения фокусированного полезного результата – эффективного правового обеспечения перевозки грузов автомобильным транспортом.

Следующий аргумент в пользу признания договоров, обеспечивающих процесс перевозки грузов автомобильным транспортом, компонентами единой системы заключается в правовой природе данных договоров.



Мнения исследователей в области транспортного права сходны в том, что договор перевозки грузов по своему характеру является возмездным и взаимным, носит публичный характер<sup>8</sup>. Однако сложнее решается вопрос о консенсуальности или реальности данного договора. Мнения ученых в этом отношении расходятся. На сложность решения данной проблемы указывал Г.С. Гуревич<sup>9</sup>, О.С. Иоффе<sup>10</sup> и др. еще в советские времена, не решена она и по сей день<sup>11</sup>.

Одни из цивилистов отстаивали мнение, что все договоры перевозки грузов имеют реальный характер<sup>12</sup>. Другие придерживались прямо противоположной точки зрения, утверждая, что договор перевозки грузов всегда является консенсуальным<sup>13</sup>. Третьи относили к числу консенсуальных договор автомобильной перевозки грузов, не ставя под сомнение реальный характер всех прочих договоров, опосредующих перевозки грузов<sup>14</sup>.

Таким образом, даже в условиях плановой экономики не исключалась возможность теоретического обоснования консенсуальных договоров. Конечно, довольно проблематично было применить доводы сторонников консенсуального договора на практике, они скорее были направлены в будущее развитие транспортного законодательства. Ведь еще дореволюционные авторы подчеркивали, что «...каждый закон с течением времени требует исправления, точно так же и правила, издаваемые в развитие закона, должны изменяться применительно к новым условиям»<sup>15</sup>.

Являясь основным<sup>16</sup>, договор перевозки грузов объединяет в себе и другие самостоятельные договоры, обеспечивающие весь процесс перевозки грузов. Признание их элементами системы договоров перевозки грузов доказывает правовая природа данных договоров. Сюда прежде всего следует отнести договор об организации перевозок, который сформулирован законодателем в ст. 798 ГК РФ. Исходя из этого определения многие авторы характеризуют договор об организации перевозок как консенсуальный, взаимный договор, предшествующий конкретному договору перевозки грузов, то есть рассматривают как «организационную предпосылку»<sup>17</sup>.

Основная цель подобных договоров, по мнению Т.Е. Абовой, – урегулировать в ходе исполнения перевозочного процесса такие взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, а также способствовали бы выполнению перевозочного процесса на данный период<sup>18</sup>. Иначе говоря, договор об организации перевозок грузов призван обеспечивать координацию всего транспортного процесса.

В широком смысле правовой целью договора является упорядоченность и организация

отношений сторон по заключению в будущем соответствующих транспортных договоров<sup>19</sup>. Это дает возможность поставить вопрос о признании данного договора предварительным. Сторонниками признания договора об организации перевозок предварительным выступают А.Ю. Кабалкин<sup>20</sup>, Т.Е. Абова<sup>21</sup>, Б.Д. Завидов<sup>22</sup>, С.Ю. Морозов<sup>23</sup>, Г.П. Савичев<sup>24</sup> и др. Есть и противники данного подхода, например, В.В. Витрянский<sup>25</sup>.

На наш взгляд, если в понятие организации перевозок, как это делал А.И. Хаснугдинов, включить совокупность действий, совершение которых должно не только привести к завязке перевозочного процесса, но и сделать осуществимой самую перевозку<sup>26</sup>, то данный договор вряд ли можно отнести к числу предварительных договоров. Он будет скорее носить вспомогательный характер, если исходить из модели договора, предусматривающего полное транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителя (грузополучателя)<sup>27</sup>. Данная модель настолько специфична, что ее можно вывести за рамки правоотношений транспортной экспедиции и приравнять к организационному договору перевозки. Например, М.Е. Ходунов предлагал рассматривать договор о полном транспортно-экспедиционном обслуживании как «особого рода договор перевозки», «договор об организации перевозки» или «договор общей перевозки»<sup>28</sup>. Такой подход основан на концепции «вспомогательного» и «основного» договоров. Однако позиция М.Е. Ходунова требует некоторого уточнения.

Законодатель в ст. 798 и 801 ГК РФ дифференцировал договор об организации перевозок и договор транспортной экспедиции, что, конечно же, не препятствует рассматривать организацию перевозок как часть процесса транспортной экспедиции. Ст. 798 ГК РФ призвана упорядочить взаимоотношение сторон, связанных с организацией систематических перевозок грузов. Ст. 801 ГК РФ расширяет и конкретизирует положения ст. 798. Так, по смыслу ст. 801 ГК РФ предмет договора транспортной экспедиции определяется обязательствами по организации и осуществлению перевозок. Основные условия договора транспортной экспедиции связаны с перевозкой груза.

Ключевой момент в соотношении обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции и договора перевозки, заключается в том, что составляющие предмет договора транспортной экспедиции многообразные услуги, которые экспедитор обязуется выполнить для клиента или выполнение которых обязуется организовать, должны быть непосредственным образом связаны с перевозкой груза. Правовая природа данной связи по общему правилу определяется тем, что договор перевозки груза признается основным, а договор транспортной



экспедиции – дополнительным, вспомогательным, призванным обслуживать основной договор<sup>29</sup>.

Эту точку зрения поддерживают многие исследователи в области транспортного права<sup>30</sup>. Здесь важным является то, что ст. 801 ГК РФ, расширив предмет договора транспортной экспедиции, а Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» – объем правового регулирования, по сравнению с гл. 41 ГК РФ, включили организацию перевозок грузов в общий процесс транспортно-экспедиционных услуг, а равно и договор об организации перевозки грузов приобрел все признаки вспомогательного договора, по правовой природе являющегося консенсуальным, возмездным, двухсторонне-обязывающим, направленным на обеспечение всего процесса перевозок грузов.

Аналогичным образом характеризуется и договор фрахтования, помещенный в гл. 40 ГК РФ «Перевозка», и, следовательно, может рассматриваться в качестве соглашения, заключаемого для перемещения грузов. Первоначально договор фрахтования имел место в гл. 10 Кодекса торгового мореплавания<sup>31</sup>, ст. 104 Воздушного кодекса<sup>32</sup>, ст. 97 Кодекса внутреннего водного транспорта<sup>33</sup>. В настоящее время договор фрахтования впервые включен в ст. 18 раздела перевозок грузов Устава 2007 г.

Чтобы понять какое место договор фрахтования занимает в системе договоров перевозок грузов, следует обратиться к его правовой природе. Так, договор фрахтования транспортного средства для перевозки груза заключается ранее его вручения перевозчику. Если по договору перевозки перевозчик обязуется перевезти в пункт назначения груз или пассажира и его багаж, не обуславливая свою обязанность предоставлением определенного транспортного средства, то смысл договора фрахтования состоит прежде всего в предоставлении за плату всей или части вместимости одного или нескольких транспортных средств для перевозки грузов. Вручение груза перевозчику, предоставление соответствующего места на зафрахтованном транспорте удостоверяются соответствующими транспортными документами. Таким образом, согласно норме ст. 787 ГК РФ договор фрахтования (чартер) является самостоятельным нарядом с договором перевозки грузов (ст. 785 ГК РФ)<sup>34</sup>.

Сторонами в договоре фрахтования являются фрахтовщик и фрахтователь. В качестве фрахтовщика выступает владелец транспортного средства (его собственник или лицо, которому транспортное средство принадлежит на ином правовом основании). Фрахтователь – юридическое или физическое лицо, заинтересованное в перевозке больших партий груза по маршруту, предусмотренному договором фрахтования, который, как правило, не совпадает с установленными линиями (направлениями) перевозки.

Фрахтователь может быть отправителем или получателем груза, но может им и не быть, например, когда транспортное средство фрахтуется в соответствии с договором купли-продажи товара его продавцом, а отправление груза в адрес получателя осуществляет изготовитель товара. В этом случае фрахтователь и отправитель не совпадут в одном лице<sup>35</sup>.

Договор фрахтования (чартер) является двусторонним и возмездным. Его содержание состоит в праве фрахтователя зарезервировать все обусловленное договором судно, другое транспортное средство (часть его вместимости) для перевозки за плату в течение одного или нескольких рейсов предусмотренных данным договором грузов, пассажиров и багажа, а фрахтовщика – получить за предоставленное транспортное средство (часть его вместимости) установленную соглашением сторон плату (именуемую в морском праве фрахтом).

ГК РФ относит установление порядка заключения договора фрахтования, а также формы указанного договора к ведению транспортных уставов и кодексов. Так, в соответствии со ст. 18 Устава 2007 г. перевозка груза с сопровождением представителя грузовладельца, перевозка груза, в отношении которого не ведется учет движения товарно-материальных ценностей, осуществляются транспортным средством, предоставляемым на основании договора фрахтования, заключаемого в письменной форме.

Договор фрахтования заключается в форме заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки груза. Реквизиты и порядок заполнения такого заказа-наряда устанавливаются правилами перевозок грузов. Однако так как данный договор является консенсуальным, он может заключаться и в иной форме, по согласованию сторон. Здесь следует отметить, что законодатель не случайно указывает на правила перевозок груза, он именно подчеркивает вспомогательный характер договора фрахтования по отношению к договору перевозок грузов. Поэтому высказывания по поводу того, что договор фрахтования не может быть вспомогательным<sup>36</sup>, не состоятельны. Данный договор именно вспомогательный, так как подчинен правилам перевозок грузов.

Итак, договор фрахтования, являясь вспомогательным по отношению к договору перевозок грузов, по своей правовой природе возмездный, консенсуальный и двухсторонний.

Подводя итог вышеизложенному, отметим следующее. Являясь вспомогательными по отношению к договору перевозок грузов автомобильным транспортом, договор об организации перевозок грузов и договор фрахтования составляют систему договоров перевозок грузов автомобильным транспортом. Если они как избирательно вовлеченные компоненты, взаимодействующие между собой, по закону системы примут харак-



тер взаимодействия для получения фокусированного полезного результата, то в этом случае мы получим действенный механизм реализации положений Устава 2007 г. в части перевозок грузов автомобильным транспортом в условиях рыночных отношений.

### Примечания

- <sup>1</sup> Подробнее об этом см.: *Яковлев В.Ф.* Новое в договорном праве // Вестник ВАС РФ, 1994. №7. С. 122.
- <sup>2</sup> ГК РФ не применяет термина «планирование перевозок». Однако это не должно означать запрещение сторонам транспортных отношений (перевозчику и грузоотправителю) заблаговременно определять свои потребности и возможности в перевозках грузов: на предстоящий месяц, квартал, год или иной срок.
- <sup>3</sup> См.: *Ляпунов С.Г.* Перевозка грузов автотранспортом // Гражданин и право. 2001. № 7–8. Система ГАРАНТ, 2008.
- <sup>4</sup> См.: *Витрянский В.* Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. 2001. № 1. С. 60.
- <sup>5</sup> См. напр.: *Аллахвердов М.А., Савичев Г.П.* Договоры о перевозках грузов. М., 1967. С. 17–25; *Витрянский В.В.* Договор перевозки. М., 2001. С. 68–72, 248.
- <sup>6</sup> См.: *Философский словарь* / Под ред. И.Т.Фролова. 6-е изд., перераб. и доп. М., 1991. С. 408.
- <sup>7</sup> *Анохин П.К.* Философские аспекты теории функциональной системы // *Анохин П.К.* Избр. тр. М., 1978. С. 27–48.
- <sup>8</sup> *Елдашов Г.А.* Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. С. 16.
- <sup>9</sup> См.: *Гуревич Г.С.* К вопросу о правовой природе договора перевозки грузов // Учен. зап. Кншинев. ун-та. Кншинев, 1964. Т. 67. С. 42–43.
- <sup>10</sup> См.: *Иоффе О.С.* Обязательственное право. М., 1975. С. 560.
- <sup>11</sup> См.: *Елдашов Г.А.* Указ. соч. С. 17–24.
- <sup>12</sup> См.: *Александров-Дольник М.К.* Договоры советского транспортного права: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1963. С. 20; *Тарасов М.А.* Договор перевозки. Ростов н/Д, 1965. С. 93; *Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М.* Грузовые перевозки разными видами транспорта. М., 1971. С. 208.
- <sup>13</sup> См.: *Гуревич Г.С.* Указ. соч. С. 41.
- <sup>14</sup> См.: *Рубин А.М.* Правовое регулирование централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом. М., 1960. С. 55; *Иоффе О.С.* Советское гражданское право. Л., 1961. Т. 2. С. 273; *Ходунов М.Е.* Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1965. С. 57–58; *Шварц Х.И.* Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М., 1966. С. 48.
- <sup>15</sup> *Плавтов П.* Очерки русского железнодорожного права. Харьков, 1902. С.29.
- <sup>16</sup> См.: *Романович А.Н.* Транспортные правоотношения. Минск, 1984. С. 6; *Хозяйственное право: Учебник* / Под ред. В.В.Лаптева. М., 1983. С. 478.
- <sup>17</sup> См. напр.: *Гречуха В.Н.* Транспортное право: Учеб. пособие. М.: МГИУ, 2002. Ч. 1. С. 165; *Морозов С.Ю.* К вопросу о правовой природе договора об организации перевозок // Транспортное право, 2005. №3. С. 9–10.
- <sup>18</sup> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации / Под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндреса. М., 1998. С. 17.
- <sup>19</sup> *Морозов С.Ю.* Указ. соч. С. 10.
- <sup>20</sup> См.: *Кабалкин А.Ю.* Классификация и толкование договоров // Рос. юстиция. 1996. №7. С. 14.
- <sup>21</sup> См.: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (часть первая) / Отв. ред. Т.Е. Абова, А.Ю. Кабалкин. М., 2002. С. 818.
- <sup>22</sup> См.: *Завидов Б.Д.* Комментарий к Федеральному закону о транспортно-экспедиционной деятельности от 30 июня 2003 г. №87-ФЗ. М., 2003. С. 7.
- <sup>23</sup> См.: *Морозов С.Ю.* Указ. соч. С. 9–17.
- <sup>24</sup> *Савичев Г.П.* Правовое регулирование перевозок народно-хозяйственных грузов. М., 1986. С. 35–36.
- <sup>25</sup> *Брагинский В.В., Витрянский В.В.* Договорное право. М., 2003. Кн. 4. С. 264.
- <sup>26</sup> *Хаснутдинов А.И.* Годовой договор на перевозку грузов автомобильным транспортом // Правоведение. 1976. № 1. С. 47.
- <sup>27</sup> См.: Ч.1 ст. 1 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г. №87-ФЗ // Система ГАРАНТ, 2008.
- <sup>28</sup> *Ходунов М.Е.* Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1965. С. 165.
- <sup>29</sup> См.: *Андреева Н.* Соотношение договора транспортной экспедиции и перевозок грузов // Право и экономика. 2006. № 9. Сент. С. 92.
- <sup>30</sup> См.: Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 1997. Т. 2. С. 409; *Пугинский Б.И.* Российская юридическая энциклопедия / Под общ. ред. А.Я. Сухарева. М., 1999. С. 293–294.
- <sup>31</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. №81-ФЗ (с изменениями от 26 мая 2001 г., 30 июня 2003 г., 2 нояб. 2004 г., 20 дек. 2005 г., 4 дек. 2006 г., 8 нояб., 6 дек. 2007 г.) // Система ГАРАНТ, 2008.
- <sup>32</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. №60-ФЗ (с изменениями от 8 июля 1999 г., 22 августа, 2 ноября, 29 декабря 2004 г., 21 марта 2005 г., 18 июля, 30 декабря 2006 г., 26 июня, 8 ноября, 1, 4 декабря 2007 г.) // Система ГАРАНТ, 2008.
- <sup>33</sup> Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. №24-ФЗ (с изменениями от 5 апр., 30 июня 2003 г., 29 июня 2004 г., 4, 18 дек. 2006 г., 26 июня, 8 нояб., 6 дек. 2007 г.) // Система ГАРАНТ, 2008.
- <sup>34</sup> Комментарий к Гражданскому кодексу РФ: В 3 т. 3-е изд., перераб. и доп. / Под ред. Т.Е. Абовой, А.Ю. Кабалкина. М., 2006. Т. 2. С. 195–196.
- <sup>35</sup> Комментарий к Гражданскому кодексу РФ / Под ред. Т.Е. Абовой, М.М. Богуславского, А.Ю. Кабалкина, А.Г. Лисицына-Светланова. М., 2005. С. 195–196.
- <sup>36</sup> См.: *Пиджаков А.Ю., Аксаментов О.И.* Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер) // Транспортное право. 2004. № 2.