

*Научная статья**Научная специальность**5.1.3 «Частноправовые (цивилистические) науки»*

УДК 347.463:347.763.1

DOI <https://doi.org/10.26516/2071-8136.2026.2.75>

ДОГОВОРЫ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ (КОММЕНТАРИЙ К СТАТЬЕ 798 ГК РФ)

© **Ровный В. В., 2026**

Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Россия

Рассматриваются посвященные договору об организации перевозок грузов (ДОПГ) нормы ст. 798 ГК РФ, а также связанные с ней нормы гражданского и транспортного законодательства. ДОПГ характеризуется как обязательственный, организационный, взаимный, консенсуальный, безвозмездный договор. ДОПГ должен обязывать принимать и предъявлять к перевозке грузы, данная часть ДОПГ организует заключение договоров перевозки груза. Поскольку ДОПГ также содержит и другие условия организации перевозки грузов (их перечень в законе является открытым), он способен организовывать не только заключение, но и исполнение договоров перевозки груза. Проводится сравнение ДОПГ с другими договорами (перевозки, учредительным, простого товарищества, предварительным), а также с другими организационными договорами на транспорте – непоименованным договором о предоставлении транспортных средств и предъявлении груза и поименованными соглашениями об организации перевозок в прямом смешанном сообщении и договором об организации работы по обеспечению перевозок грузов. Установлено наибольшее сходство ДОПГ с конструкцией рамочного договора. Предварительный договор обязывает заключить основной договор непосредственно, ДОПГ обязывает создавать необходимые предпосылки в виде принятия и предъявления грузов к перевозке для заключения основных договоров – перевозки груза. Соответствующие условия ДОПГ (в отличие от прочих его условий) не могут рассматриваться как рамочные. Договор, организующий перевозки грузов, но не обязывающий принимать и предъявлять к перевозке грузы, не является ДОПГ, но может рассматриваться как рамочный. Современное регулирование перевозок в прямом смешанном сообщении ограничивает как возможность заключения ДОПГ, так и возможности самих заключаемых ДОПГ.

Ключевые слова: договор о подаче транспортных средств и предъявлении груза, договор об организации перевозок грузов, договор об организации работы по обеспечению перевозок грузов, договор перевозки груза, перевозка грузов в прямом смешанном сообщении, предварительный договор, рамочный договор, соглашение об организации перевозок в прямом смешанном сообщении.

CONTRACTS OF ORGANIZING THE CARGO CARRIAGE (COMMENTARY FOR ARTICLE 798 CIVIL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION)

© **Rovniy V. V., 2026**

Irkutsk State University, Irkutsk, Russian Federation

The rules of article 798 of the Civil Code Russian Federation, dedicated to the contract of organizing the cargo carriage (COCC), and also connected with this article rules of civil and transport legislation are under consideration. COCC is characterized as obligational, organizing, mutual, consensual, free of charge contract. COCC has to oblige to accept and present cargos for transportation, this part of the COCC organizes contracts of carriage conclusion. As the COCC also contains other clauses of organizing cargos transportation (their list in the law is open), it's capable of organizing not only contract of carriage conclusion, but their fulfilment also. COCC is compared to other contracts (of carriage, constituent, simple partnership, preliminary) and also to other organizing transport contracts – the unnamed contract of giving transport and presenting cargo and the named agreement about organizing of straight mixed transportation service and the contract of organizing the work for cargo carriage securing. The most resemblance of COCC with frame contract is determined. Preliminary contract obliges to conclude the main contract directly, COCC obliges to provide necessary pre-conditions (to accept and present cargos for transportation) for main contracts of carriage conclusion. Such clauses of the COCC (in contradiction to other it's clauses) can not be considered as frame ones. If the contract organizes the cargo carriage, but it doesn't oblige to accept and present cargos for transportation, it isn't a COCC, but it can be considered as frame contract. The contemporary straight mixed transportation service regulation limits both possibility of COCC conclusion and possibilities of COCC themselves.

Keywords: contract of giving transport and presenting cargo, contract of organizing the cargo carriage, contract of organizing the work for cargo carriage securing, contract of carriage, straight mixed transportation service, preliminary contract, frame contract, agreement about organizing of straight mixed transportation service.

Принятые сокращения

По тексту статьи и в сносках используются следующие сокращения действующих нормативных правовых актов: ВК – Воздушный кодекс¹; ГК РФ, ГК – Гражданский кодекс РФ²; ЗВУТ – Закон о внеуличном транспорте³; ЗМП – Закон о морских портах⁴; ЗПСП – Закон о прямых смешанных перевозках⁵; КВВТ – Кодекс внутреннего водного транспорта⁶; КТМ – Кодекс торгового мореплавания⁷; УАТГНЭТ – Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта⁸; УЖДТ – Устав железнодорожного транспорта⁹.

Сокращения отмененных актов: ВК СССР – Воздушный кодекс СССР¹⁰; ГК 1922 г. – Гражданский кодекс РСФСР 1922 г.¹¹; ГК 1964 г. – Гражданский кодекс РСФСР 1964 г.¹²; КТМ СССР – Кодекс торгового мореплавания СССР¹³; Основы 1961 г. – Основы гражданского зако-

нодательства Союза ССР и республик 1961 г.¹⁴; Основы 1991 г. – Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 г.¹⁵; ТУЖД – Транспортный устав железных дорог¹⁶; УАТ РСФСР – Устав автомобильного транспорта РСФСР¹⁷; УВВТ СССР – Устав внутреннего водного транспорта СССР¹⁸; УЖД СССР – Устав железных дорог СССР¹⁹.

Прочие сокращения: ДОПГ – договор об организации перевозок грузов; ДОРОПГ – договор об организации работы по обеспечению перевозок грузов; ДПТСиПГ – договор о подаче транспортных средств и предъявлении груза; ППСС – перевозка в прямом смешанном сообщении; СОППСС – соглашение об организации перевозок в прямом смешанном сообщении.

Введение

Гражданские кодификации советской эпохи – ГК 1922 г., Основы 1961 г. и ГК 1964 г. – не предусматривали ДОПГ²⁰. В советском транспортном законодательстве ДОПГ не было только в УЖД СССР²¹. В ст. 60 УВВТ СССР ДОПГ был известен как навигационный договор на перевозку грузов²², в ст. 107 КТМ СССР – как долгосрочный договор на перевозку грузов, в ст. 36 УАТ РСФСР – как годовой договор на перевозку грузов, в ст. 85 ВК СССР – как договор о систематических перевозках грузов и почты (в названии

¹ См.: Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 28.11.2025) // Собр. законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

² См.: Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 нояб. 1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собр. законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301; Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 янв. 1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 24.06.2025) // Там же. 1996. № 5. Ст. 410.

³ См.: О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 29 дек. 2017 г. № 442-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Собр. законодательства РФ. 2018. № 1, ч. I. Ст. 26.

⁴ См.: О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 8 нояб. 2007 г. № 261-ФЗ (ред. от 23.05.2025) // Собр. законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5557.

⁵ См.: О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 8 авг. 2024 г. № 288-ФЗ // Собр. законодательства РФ. 2024. № 33, ч. I. Ст. 4984.

⁶ См.: Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собр. законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

⁷ См.: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апр. 1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собр. законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

⁸ См.: Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : федер. закон от 8 нояб. 2007 г. № 259-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собр. законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.

⁹ См.: Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : федер. закон от 10 янв. 2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собр. законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170.

¹⁰ См.: Воздушный кодекс СССР : утв. указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 мая 1983 г. № 9275-X (с изм.) // Ведомости Верховного Совета СССР. 1983. № 20. Ст. 303.

¹¹ См.: Гражданский кодекс РСФСР : принят на IV сессии ВЦИК IX созыва 31 окт. 1922 г. (с изм.) // Собр. узаконений РСФСР. 1922. № 71. Ст. 904.

¹² См.: Гражданский кодекс РСФСР : утв. законом РСФСР от 11 июня 1964 г. (с изм.) // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1964. № 24. Ст. 406.

¹³ См.: Кодекс торгового мореплавания СССР : утв. указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 сент. 1968 г. № 3095-VII (с изм.) // Ведомости Верховного Совета СССР. 1968. № 39. Ст. 351.

¹⁴ См.: Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик : приняты законом СССР от 8 дек. 1961 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1961. № 50. Ст. 525.

¹⁵ См.: Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик от 31 мая 1991 г. № 2211-I // Ведомости Съезда народных депутатов СССР и Верховного Совета СССР. 1991. № 26. Ст. 733.

¹⁶ См.: Транспортный устав железных дорог Российской Федерации : федер. закон от 8 янв. 1998 г. № 2-ФЗ (с изм.) // Собр. законодательства РФ. 1998. № 2. Ст. 218.

¹⁷ См.: Устав автомобильного транспорта РСФСР : утв. постановлением Совмина РСФСР от 8 янв. 1969 г. № 12 (с изм.) // Собр. постановлений Правительства РСФСР. 1969. № 2–3. Ст. 8.

¹⁸ См.: Устав внутреннего водного транспорта СССР : утв. постановлением Совмина СССР от 15 окт. 1955 г. № 1801 (с изм.) // Собр. постановлений Правительства СССР. 1955. № 18. Ст. 88.

¹⁹ См.: Устав железных дорог СССР : утв. постановлением Совмина СССР от 6 апр. 1964 г. № 270 (с изм.) // Собр. постановлений Правительства СССР. 1964. № 5. Ст. 36.

²⁰ В ГК 1922 г. не было правил о договоре перевозки за отдельными исключениями. Так, в его ч. 2 ст. 44 содержались специальные сроки *исковой давности* для требований по железнодорожным, водным и воздушным перевозкам, для требований по смешанным железнодорожно-водным и железнодорожно-водно-воздушным перевозкам, а также для требований, предусмотренных КТМ (см. соотв. пункты «в», «г», «д»).

²¹ Подробно о *плановых* предпосылках возникновения обязательства железнодорожной перевозки груза и ответственности за невыполнение *плана* железнодорожных перевозок груза в тот период см. в докторской диссертации Б. Л. Хаскельберга [10, с. 3–17, 39–43].

²² *Навигация* (лат. *navigatio*) – период времени, когда по климатическим условиям возможно судоходство (см.: Словарь иностранных слов. М.: Рус. яз., 1985. С. 327–328).

статьи) и специальный договор (по ее тексту). Позже ДОПГ появился в ст. 101 Основ 1991 г. и в ст. 17 ТУЖД. О том, что ДОПГ создает *обязательство* в установленные сроки принимать и предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме, говорилось только в ч. 5 ст. 36 УАТ РСФСР и в ч. 2 ст. 17 ТУЖД. Несмотря на то что в остальных актах об обязательственном характере ДОПГ не говорилось, в литературе подчеркивалось, что «план и договор об организации перевозок являются теми юридическими фактами, которые *создают обязательство заключить договор перевозки грузов* (курсив наш. – В. Р.)» [9, с. 238].

Сегодня ДОПГ посвящена ст. 798 ГК. ДОПГ также упоминается в абз. 1 п. 1 ст. 791 ГК, кроме того, он может выполнять функции тех «договоров» и «соглашений», о которых говорится в ряде других случаев (см. п. 2, 3 ст. 791, п. 1 ст. 793, п. 1 ст. 794 ГК). Статья 798 ГК состоит из двух частей: в ч. 1 декларируется возможность заключения перевозчиками и грузовладельцами долгосрочных ДОПГ, в ч. 2 закреплён *обязательственный* характер и определены *условия* таких договоров. Правила ст. 798 ГК распространяются на перевозчиков всех видов транспорта – сухопутного (железнодорожного, автомобильного), водного (речного, морского), воздушного¹. Грузовладельцем может быть: а) *грузоотправитель*, организуя перевозки грузов в *пользу третьего лица* (грузополучателя) или в *свою пользу* (если грузополучателем является он сам); б) *экспедитор*, действующий по договору экспедиции от *своего имени* (п. 1 ст. 801 ГК) и оказывающий клиенту-грузоотправителю услуги по организации перевозок грузов в соответствии со ст. 798 ГК². В ст. 68 КВВТ и в ст. 10 УЖДТ говорится о том, что ДОПГ *обязывает* стороны принимать и предъявлять к перевозке грузы в установленные сроки и в согласованном объеме. Из особенностей: в п. 2 ст. 68 КВВТ установлено *соотношение* между ДОПГ и договором перевозки груза, в

ч. 1, 2, 4 ст. 10 УЖДТ контрагентом перевозчика в ДОПГ назван не грузовладелец, а *грузоотправитель* и *грузополучатель*, предусмотрена *письменная* форма ДОПГ, среди условий ДОПГ дополнительно названа *ответственность* сторон за неисполнение и ненадлежащее исполнение обязательств³, установлено *соотношение* между ДОПГ и заявками. В ст. 118 КТМ устанавливается соотношение между долгосрочным договором об организации морских перевозок грузов и договором морской перевозки груза, при этом не указывается на обязательственный характер первого договора. ДОПГ лишь упоминается в ч. 5 ст. 8 УАТГНЭТ и не упоминается в ВК.

Правила ст. 798 ГК *mutatis mutandis* касаются договоров об организации перевозок *иного, чем грузы, имущества*⁴, в частности *грузобагажа и порожних грузовых вагонов*⁵. Регулирование договора об организации перевозок пассажиров ввиду его отсутствия в законе и иных правовых актах может быть двояким: а) в соответствии с п. 2 ст. 421 ГК (если договор не является смешанным)⁶; б) в соответствии с п. 3 ст. 421 ГК (если он является смешанным). Договор об организации перевозок *грузов и пассажиров* может быть ДОПГ в части организации перевозок грузов, если данная часть соответствует правилам ч. 2 ст. 798 ГК.

³ Поскольку в ч. 2 ст. 10 УЖДТ не уточняется, об ответственности за нарушение каких именно обязательств идет речь, данную ответственность можно связывать: а) с нарушением обязательств из ДОПГ по поводу заключения договоров перевозки груза (неподача перевозчиком транспортных средств, непредъявление отправителем груза или неиспользование транспортных средств по иным причинам – п. 1 ст. 794 ГК); б) с нарушением обязательств из *договоров перевозки груза* по поводу их исполнения (ст. 793 ГК).

⁴ В названии и по тексту ст. 85 ВК СССР говорилось о систематических перевозках *грузов и почты*.

⁵ В ст. 2 УЖДТ груз – объект (включая изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятый в установленном порядке для перевозки в *грузовых вагонах, контейнерах*; *грузобагаж* – объект, принятый от *любого лица* (физического, юридического) в установленном порядке для перевозки в *пассажирском, почтово-багажном или грузопассажирском поезде*. Грузобагаж перевозится *повагонными* отправлениями (в отдельном вагоне по одному перевозочному документу – ст. 17 УЖДТ) или *отдельными местами* (в одном вагоне с другим подобным имуществом – *грузобагажом, багажом*). В первом случае перевозку *грузобагажа* наряду с перевозкой грузов и контейнеров регулируют правила гл. II УЖДТ, во втором – перевозку *грузобагажа* наряду с перевозкой пассажиров и багажа регулируют правила гл. VI УЖДТ. Перевозочный документ на *грузобагаж* при любом способе его перевозки – *грузобагажная квитанция* (ст. 2, 82 УЖДТ). Железнодорожная перевозка *порожних грузовых вагонов* (т. е. пустых, негруженых грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, – ст. 1, 2 УЖДТ) представляет собой их *перегонку*.

⁶ Для упоминаемой в п. 2 ст. 421 ГК *аналогии закона* (п. 1 ст. 6 ГК) необходимы три условия: а) «*пробел*» (неурегулированность отношения законодательством, соглашением и обычным правом); б) *сходство двух отношений* – урегулированного и нуждающегося в регулировании; в) *непротиворечие* аналогии закона существу отношения, *нуждающегося в регулировании*.

¹ За скобками остаются транспортные организации, не осуществляющие перевозки грузов. Так, организации *внеуличного транспорта* (метрополитен, монорельсовый транспорт, подвесная канатная дорога транспортная, фуникулер транспортный) в силу закона используются для перевозки *только* пассажиров и провоза ручной клади (п. 1, 7, 8, 13, 20 ч. 1 ст. 3, ст. 4 ЗВУТ); о перевозке на таком транспорте грузов упоминается лишь в связи с обеспечением функционирования объектов его собственной инфраструктуры, т. е. с решением *внутренних* задач (п. 14 ч. 1 ст. 3 ЗВУТ).

² В прошлом автотранспортные предприятия (организации) могли заключать *годовой договор* не только с грузоотправителями или грузополучателями, но и со *снабженческо-сбытовыми* или *иными организациями*, не являющимися *грузоотправителями* или *грузополучателями* (см. ч. 3 ст. 36 УАТ РСФСР).

Обращение к ст. 798 ГК не случайно: после осмысления ЗПСП и урегулированного в нем СОППСС [6, с. 80–82], а также ДОРОПГ [5] пришло время рассмотреть третий поименованный организационный договор на транспорте – ДОПГ. **Результаты исследования** сформулированы далее.

1. Общие положения

Согласно первому предложению ч. 2 ст. 798 ГК стороны ДОПГ *обязуются* принимать и предъявлять к перевозке грузы. Обязанность перевозчика принимать к перевозке грузы связана с его обязанностью *подавать* под погрузку исправные транспортные средства в пригодном для перевозки соответствующих грузов состоянии (абз. 1 п. 1 ст. 791 ГК). Обязанность грузовладельца предъявлять к перевозке грузы связана с его обязанностью *использовать* поданные под погрузку транспортные средства, пригодные для перевозки соответствующего груза (что следует из абз. 2 п. 1 ст. 791 ГК). Обязанность по *погрузке* груза на (в) транспортное средство (на палубу, в трюм судна и т. д.) лежит на перевозчике или на грузовладельце, порядок погрузки груза предусматривает договор с соблюдением положений транспортного законодательства (п. 2 ст. 791 ГК). Погрузка груза силами и средствами грузовладельца должна производиться в сроки, предусмотренные договором, если они не установлены транспортным законодательством (п. 3 ст. 791 ГК). Грузовладелец, предъявляя груз, должен представить перевозчику: а) *транспортную накладную*, заполненную согласно правилам перевозок грузов (сформировать ее в электронном виде); б) *документы*, предусмотренные санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами, сертификаты, паспорта качества и удостоверения, прочие документы в соответствии с законодательством РФ (ч. 1, 4 ст. 8 УАТГНЭТ, п. 3 ст. 69 КВВТ, ст. 141 КТМ, ч. 1 ст. 25 УЖДТ). Грузовладелец обязан указать в накладной массу предъявляемого груза, а в отношении тарных и штучных грузов – также количество грузовых мест (ст. 70 КВВТ, ст. 26 УЖДТ). Перевозчик, принимая груз, обязан: а) проставить в накладной *календарный штемпель*; б) выдать грузовладельцу *квитанцию* о приеме груза (п. 3 ст. 69 КВВТ, ч. 4 ст. 25 УЖДТ).

Подробно принятие и предъявление грузов к перевозке регулируют транспортные уставы и кодексы (ст. 9–13 УАТГНЭТ, ст. 69–74 КВВТ, § 2 и 3 гл. VIII КТМ, ст. 18, 20, 21, 23, 24, 25, 26,

28 УЖДТ) и издаваемые в соответствии с ними правила¹. Так, на морском транспорте после принятия груза для перевозки грузовладелец вправе потребовать, а перевозчик *обязан* ему выдать *небортовой коносамент* (ст. 142 КТМ)² либо *морскую накладную* или *иной документ*, подтверждающий прием груза к перевозке (ст. 143 КТМ). Погрузка груза осуществляется: а) в *сталийное время* (когда судно стоит под погрузкой без дополнительных к фрахту платежей); б) в *контрсталийное время* (в дополнительное время ожидания со взысканием платы за простой судна). Продолжительность сталии и контрсталии определяется соглашением, при его отсутствии – сроками, принятыми в порту погрузки (п. 1 ст. 130, п. 1 ст. 131 КТМ). Соглашение также определяет: а) *демередж* – штраф в пользу перевозчика за простой судна в течение контрсталийного времени (при отсутствии соглашения демередж определяется ставками, обычно принятыми в порту, а при их отсутствии – исходя из расходов на содержание судна и экипажа – ст. 132 КТМ); б) *диспач* – премия фрахтователю за досрочную погрузку груза на судно в течение сталийного времени (при отсутствии соглашения диспач составляет ½ демереджа – ст. 133 КТМ). После погрузки груза грузовладелец вправе потребовать, а перевозчик *обязан*: а) выдать *бортовой коносамент* в обмен на ранее выданный небортовой или другие относящиеся к грузу товарораспорядительные документы либо б) дополнить любой ранее выданный документ на принятый к перевозке груз данными, необходимыми для *бортового коносамента* (п. 2 ст. 144 КТМ). Грузовладелец вправе получить (а перевозчик *обязан* выдать) *несколько экземпляров* (оригиналов) коносамента (ст. 147 КТМ).

Принятие и предъявление к перевозке груза необходимо для *заключения* договора перевозки груза; последний является: а) *разовым*, т. е. заключается в отношении определенного груза (генерального, штучного) или конкретной партии груза (например, перевозимой в контейнере, навалом, наливом)³; б) *реальным*, т. е. считается

¹ См., например: Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации : постановление Правительства РФ от 21 дек. 2020 г. № 2200 (ред. от 27.05.2025) // Собр. законодательства РФ. 2020. № 52, ч. II. Ст. 8877.

² Коносамент – *товарораспорядительная ценная бумага* (абз. 1 п. 2 ст. 142, п. 3 ст. 224 ГК, ст. 143 КТМ), может быть *именной, ордерной* или *на предъявителя* (ст. 146, 148 КТМ).

³ Для сравнения: в соответствии с договором морской перевозки груза осуществляется перевозка *конкретной партии груза* (абз. 2 п. 1 ст. 118 КТМ), согласно п. 2 ст. 68 КВВТ в соответствии с договором перевозки груза осуществляется перевозка груза *в определенном рейсе*.

заключенным с момента передачи (вверения) отправителем груза перевозчику (п. 2 ст. 433, п. 1 ст. 785 ГК).

Ошибочно, однако, полагать, что название ст. 798 ГК шире ее содержания и что ДОПГ организует *лишь заключение* договоров перевозки груза¹. ДОПГ согласно второму предложению ч. 2 ст. 798 ГК определяет *условия организации перевозки* (их круг является *открытым*), благодаря чему он выступает «общим знаменателем» для последующей работы с «числителем» – заключаемыми и исполняемыми договорами перевозки груза. Так, указанные во втором предложении ч. 2 ст. 798 ГК «объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки» (в частности, срок в абз. 1 п. 1 ст. 791 ГК) – условия ДОПГ, организующие *заключение* договоров перевозки груза; напротив, указанный там же «порядок расчетов» – условие ДОПГ, организующее *исполнение* этих договоров. Другие примеры: согласованные в ДОПГ порядок и сроки погрузки груза (п. 2, 3 ст. 791 ГК) и ответственность сторон за неподачу транспортных средств и за неиспользование поданных транспортных средств (п. 1 ст. 794 ГК) – условия, организующие *заключение* договоров перевозки груза; напротив, согласованные в ДОПГ порядок и сроки выгрузки груза (п. 2, 3 ст. 791 ГК) и ответственность сторон за нарушение обязательств по перевозке (ст. 793 ГК) – условия, организующие *исполнение* этих договоров. При заключении ДОПГ стороны могут инициировать к согласованию и другие существенные для них условия (абз. 2 п. 1 ст. 432 ГК).

Поскольку ДОПГ *обязывает* принимать и предъявлять к перевозке грузы (см. первое предложение ч. 2 ст. 798 ГК), в нем *должны определяться в качестве обязательных для исполнения* «объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки» (второе предложение ч. 2 ст. 798 ГК). Данные условия являются *необходимыми* условиями ДОПГ. Если договор их не содержит и (или) не обязывает

принимать и предъявлять к перевозке грузы, он *не может считаться заключенным как ДОПГ* (см. п. 1 ст. 432 ГК в связи с первым предложением ч. 2 ст. 798 ГК), но *может считаться заключенным как рамочный договор* (ст. 429.1 ГК). Напротив, условия ДОПГ, не связанные с *обязыванием* принимать и предъявлять к перевозке грузы (во втором предложении ч. 2 ст. 798 ГК это «порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки»), являются *возможными* условиями ДОПГ. С учетом сказанного для квалификации договора в качестве ДОПГ принципиально первое предложение ч. 2 ст. 798 ГК. В зависимости от связи с ним одни условия, названные далее во втором предложении, составляют *необходимую* часть ДОПГ, другие – *возможную*. ДОПГ может состоять из одной необходимой части или иметь обе части (необходимую и возможную).

2. Сравнение ДОПГ с другими договорами

ДОПГ и договор перевозки. Несмотря на то что в ст. 60 УВВТ СССР, ст. 107 КТМ СССР, ст. 36 УАТ РСФСР в названиях ДОПГ содержались слова «на перевозку грузов» (в ст. 85 ВК СССР – «о перевозках грузов и почты»), ДОПГ не был и не является договором перевозки груза. ДОПГ направлен на *организацию* перевозок грузов, договор перевозки груза – на *оказание* услуги по пространственному перемещению груза от отправителя к получателю. ДОПГ и договор перевозки груза создают для сторон разные взаимные обязанности: первый – *принимать и предъявлять* к перевозке грузы, второй – *оказывать* перевозочную услугу и *уплатить* провозную плату. ДОПГ является *организационным*², *безвозмездным* (п. 2 ст. 423 ГК), *консенсуальным* (п. 1 ст. 432, п. 1 ст. 433 ГК), договор перевозки груза – *имущественным, возмездным* (п. 1 ст. 423 ГК) и *реальным* (п. 2 ст. 433, п. 1 ст. 785

¹ Известны предложения «расширить» организационные возможности (предмет) ДОПГ таким образом, чтобы он полностью отвечал своему наименованию и распространялся на *все стадии* перевозочного процесса – на *заключение* и на *исполнение* договора перевозки [4, с. 10, 14, 16, 34]. Среди других предложений того же автора – сформулировать *единый* договор об организации перевозок безотносительно к тому, какие правоотношения организуются – по перевозке грузов или пассажиров и багажа; считать разновидностью ДОПГ договоры об эксплуатации железнодорожных подъездных путей, на подачу и уборку вагонов [4, с. 14–15, 34–35, 35–36].

² По признаку организационной направленности ДОПГ отличается от имущественных договоров, распространяющих свое действие на однородные акты передачи товаров, выполнения работ, оказания услуг. Так, «систематическое страхование разных партий однородного имущества (товаров, грузов и т. п.) на сходных условиях в течение определенного срока, – говорится в п. 1 ст. 941 ГК, – может по соглашению страхователя со страховщиком осуществляться на основании *одного договора страхования – генерального полиса*». Таким образом, с генеральным полисом связывается *не организация оказания страховой услуги, а само ее оказание (предоставление)*. Ничего не меняется, если при наличии генерального полиса страховщик выдает страхователю страховые полисы по отдельным партиям имущества: соответствующие партии имущества подпадают под действие *двух договоров страхования* – генерального полиса и страхового полиса, возможные противоречия в содержании двух договоров (и документов) устраняются путем признания приоритета за *страховым полисом* (п. 3 ст. 941 ГК).

ГК)¹. Впрочем, насчет признания реального характера за всяким договором перевозки груза, как и насчет соотношения данного договора с ДОПГ, известно и другое мнение². ДОПГ не сложно противопоставить и другим договорам: например, в результате его заключения *не возникает* юридическое лицо (что характерно для учредительного договора – абз. 2 п. 1 ст. 52 ГК), его участники, организуя перевозки грузов, *не соединяют* вклады и *не создают* общее имущество (что характерно для договора простого товарищества – п. 1 ст. 1041 и ст. 1043 ГК).

ДОПГ и предварительный договор. Прежде всего, стороны предварительного договора обязуются заключить в будущем *основной договор* на условиях, предусмотренных предварительным договором (п. 1 ст. 429 ГК). Стороны ДОПГ обязуются принимать и предъявлять к перевозке грузы, т. е. совершать распорядительные сделки (договоры) *передачи груза (traditio)*. Передача груза для договора перевозки груза имеет принципиальное значение: а) с передачей груз *вверяется* перевозчику (что необходимо для заключения договора перевозки груза – п. 1 ст. 785 ГК); б) в силу императивной нормы п. 2 ст. 433 ГК по моменту передачи груза определяется момент заключения договора перевозки груза. Кроме того, согласно п. 1 ст. 429 ГК основной договор заключается *на условиях* предварительного договора, иначе дело обстоит с договорами

перевозки груза. Так, на водном транспорте договоры перевозки груза заключаются на основании ДОПГ, но *не всегда на его условиях* (п. 2 ст. 68 КВВТ, абз. 2 п. 1 ст. 118 КТМ). Условия ДОПГ считаются включенными (инкорпорированными) в договор перевозки груза только *по общему правилу* (если иное не предусмотрено договором перевозки груза – п. 2 ст. 68 КВВТ, если стороны не достигли соглашения об ином – абз. 1 п. 2 ст. 118 КТМ). При противоречии условий договора перевозки груза условиям ДОПГ применяются условия *договора перевозки груза* (абз. 2 п. 2 ст. 118 КТМ)³. Таким образом: а) предварительный договор обязывает заключить основной договор, ДОПГ обязывает создавать предпосылки, необходимые для заключения основных договоров; б) предварительный договор обязывает «*сильнее*», ДОПГ – «*слабее*»⁴.

ДОПГ и рамочный договор. Рамочный договор определяет общие условия обязательственных взаимоотношений сторон, при этом он в отличие от предварительного договора *не обязывает* вступать в такие взаимоотношения (п. 1 ст. 429.1 ГК). Упомянутые в п. 1 ст. 429.1 ГК отдельные договоры, заявки и другое – не следствие (результат) исполнения обязанностей по рамочному договору, а способы конкретизации (уточнения) его общих условий. Наконец, содержащиеся в конце п. 1 ст. 429.1 ГК слова «во исполнение рамочного договора» не следует понимать как во исполнение *обязанностей* по рамочному договору: исполнение договора означает поведение, соответствующее условиям договора; исполнение обязанностей по договору – необходимое поведение, вызванное обязательственным договором. В 2011 г. (тогда еще не было ст. 429.1 ГК, но уже была ст. 798 ГК) С. Ю. Морозов определил рамочный договор как соглашение двух или более лиц без

¹ В отличие от консенсуального ДОПГ реальный договор перевозки груза не может создать для перевозчика обязанность подать отправителю груза под погрузку транспортные средства (см. абз. 1 п. 1 ст. 791 ГК): до передачи отправителем груза перевозчику (его вверения – см. п. 1 ст. 785 ГК) договора перевозки груза *не существует*. Нельзя согласиться и с тем, что в абз. 1 п. 1 ст. 791 ГК под договором перевозки имеется в виду консенсуальный договор *фрахтования* (ст. 787 ГК): договор фрахтования не составляет исключения из правила о реальном характере договора перевозки груза, так как не является ни разновидностью договора перевозки груза, ни разновидностью договора перевозки. Договор фрахтования – договор, *используемый для перевозки грузов, пассажиров и багажа*, т. е. договор *аренды транспортного средства* (§ 3 гл. 34 ГК) [7, с. 168; 11, с. 30]]. Поэтому *de lege ferenda* целесообразно: а) дополнить ст. 787 ГК соответствующей отсылкой (подобной существующей в п. 4 ст. 922 ГК); б) в абз. 1 п. 1 ст. 791 ГК слова «договором перевозки» заменить на «договором фрахтования».

² Так, Г. П. Савичев в 1970 г. вслед за Х. И. Шварцем признал консенсуальным договор автомобильной перевозки груза, сославшись на то, что этот договор подобно *навигационному* договору на водном транспорте и *специальному* договору на воздушном транспорте (т. е. ДОПГ) является *длительным* (в нем два момента – сдачи груза к перевозке и заключения договора – *не совпадают*). Такие длительные договоры, по мнению автора, не следует противопоставлять договорам перевозки и относить к договорам о заключении в будущем конкретных договоров перевозки отдельных партий груза. «...Разделение договора перевозки, – подчеркнул он, – на договор перевозки данного груза и на договор о заключении будущих конкретных договоров искусственно. Оба эти вида следует отнести к договорам перевозки, но в первом случае это будут договоры *реальные*, а во втором – *консенсуальные* (курсив наш. – В. Р.)» [2, с. 256].

³ При *систематических* перевозках грузов благодаря *свободе договора* (п. 1 ст. 1, ст. 421 ГК) грузовладелец и перевозчик не должны быть строго связаны условиями ДОПГ. При необходимости они, заключая отдельные договоры перевозки груза, могут отказываться от *некоторых* или даже от *всех* условий ДОПГ «без ущерба» для самого ДОПГ, который будет *сохранять значение* для остальных договоров перевозки груза.

⁴ Различие в формулировках *условий* двух этих договоров (ср. п. 3 ст. 429 и второе предложение ч. 2 ст. 798 ГК), по всей видимости, *сладилось*. Так, согласно первоначальной редакции п. 3 ст. 429 ГК предварительный договор должен был содержать *все существенные условия* основного договора (абз. 2 п. 1 ст. 432 ГК), сегодня же говорится только о *предмете* и *субъективно-существенных условиях* основного договора (см.: О внесении изменений в часть первую Гражданского кодекса Российской Федерации: федер. закон от 8 марта 2015 г. № 42-ФЗ // Собр. законодательства РФ. 2015. № 10. Ст. 1412). Таким образом, для согласования в предварительном договоре перестали быть обязательными две группы условий: а) *существенные для основного договора в силу закона или иных правовых актов*; б) *необходимые для основных договоров данного вида*.

принятия на себя обязательств по заключению локальных договоров [4, с. 13, 30]; ДОПГ автор признал рамочным договором, сославшись на то, что он не устанавливает обязанность заключить основной договор, а формирует условия будущих основных договоров [Там же, с. 33]. Согласиться с такой оценкой ДОПГ нельзя. Поскольку ДОПГ *обязывает* создавать необходимые предпосылки для заключения договоров перевозки груза (принимать и предъявлять к перевозке грузы), *не могут признаваться рамочными те обязательные для исполнения условия ДОПГ, которые приводят к заключению договоров перевозки груза* (во втором предложении ч. 2 ст. 798 ГК это «объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки»). Рамочными условиями ДОПГ могут быть лишь упомянутые далее «порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки». Если в договоре «объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки» сформулированы не как обязательные для исполнения, а как *возможные*, такой договор может признаваться рамочным, но он *не может считаться заключенным ДОПГ* (см. п. 1 ст. 432 ГК в связи с первым предложением ч. 2 ст. 798 ГК).

ДОПГ и другие организационные договоры на транспорте. В распространенных случаях в результате двух встречных волеизъявлений – *направления* грузоотправителем и *принятия* перевозчиком заявки (заказа) (ст. 435, 438, абз. 1 п. 1 ст. 791 ГК) – возникает консенсуальный непоименованный договор, *обязывающий стороны подать транспортные средства и предъявить груз для перевозки* (ДПТСИПГ), с его исполнением связывается заключение реального договора перевозки груза¹. ДОПГ в отличие от ДПТСИПГ обязывает *принимать и предъявлять* к перевозке грузы, с его исполнением связывается заключение *ряда* договоров перевозки груза. При необходимости осуществления систематических перевозок грузов перевозчик и грузоотправитель могут: а) в необходимом количестве использовать заявки (заказы) и, заключая и исполняя ДПТСИПГ, заключать договоры перевозки груза; б) заключить *единый* консенсуальный ДОПГ, обязуясь друг перед другом в

установленные сроки принимать и предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. Важно: ДПТСИПГ, возникающий в результате подачи и принятия заявки (заказа), выступает не только предпосылкой заключения договора перевозки груза, но и «связкой» («адаптером») между ДОПГ и договором перевозки груза². Так, на железнодорожном транспорте согласно ч. 4 ст. 10 УЖДТ *заявки дополняют ДОПГ*, на автомобильном транспорте *заказ* используется для заключения договора перевозки груза, *заявка* – для «связывания» ДОПГ и договора перевозки груза (ч. 5 ст. 8 УАТГНЭТ). Поэтому в основании заключения реальных договоров сухопутной перевозки груза могут лежать следующие фактические составы:

- 1) [подача и принятие *заявки* → заключение ДПТСИПГ] + 2) передача груза → заключение договора железнодорожной перевозки груза;
- 1) ДОПГ + 2) [подача и принятие *заявки* → заключение ДПТСИПГ] + 3) передача груза → заключение договора железнодорожной перевозки груза;
- 1) [направление и принятие *заказа* → заключение ДПТСИПГ] + 2) передача груза → заключение договора автомобильной перевозки груза;
- 1) ДОПГ + 2) [подача и принятие *заявки* → заключение ДПТСИПГ] + 3) передача груза → заключение договора автомобильной перевозки груза.

Учитывая, что в КВВТ и КТМ подобных правил нет (но есть оригинальные, см. второе предложение п. 2 ст. 68 КВВТ, абз. 1, 2 п. 2 ст. 118 КТМ), а также что стороны ДОПГ могут согласовать иную, чем заявка (заказ), «связку» между ДОПГ и договором перевозки груза, нельзя согласиться с тем, что «основанием ответственности сторон за неподачу транспортных средств или непредъявление груза будет в каждом конкретном случае служить неисполнение обязанностей, вытекающих из принятой заявки (заказа) отправителя и ее акцепта» [3, с. 533–534].

Сравнение ДОПГ с поименованными ДОРОПГ и СОППСС, рассмотренными ранее [5; 6, с. 80–82], дает следующий результат.

1. ДОПГ и ДОРОПГ организуют *грузовые* перевозки, СОППСС – *грузовые и пассажирские*. ДОПГ порождает для сторон *обязанности* принимать и предъявлять к перевозке грузы, их ис-

¹ Важно: ДПТСИПГ, участвующий в заключении договора перевозки груза (в отличие от договора с «отодвинутым правовым эффектом», участвующего в заключении других реальных договоров), является *юридическим фактом*, его исполнение обеспечивают меры *юридической ответственности* (ст. 794 ГК) [7, с. 37–59, 176–177; 11, с. 60–78].

² При принятии и предъявлении грузов к перевозке (и заключении договоров перевозки грузов) условия ДОПГ могут *уточняться*: например, объем груза – путем указания на его тоннаж (необходимое число контейнеров), тип перевозочного средства – путем указания на его вид, срок – путем указания на дату, направление следования – путем указания на маршрут.

полнение приводит к *заключению договоров перевозки груза*. Напротив, ДОРОПГ заключаются по различным вопросам организации работы по обеспечению перевозок грузов (перевалка грузов, обслуживание транспортных средств и др.) и *не обязывают* участников заключать основные договоры (ср. рамочный договор об организации работы по обеспечению перевалки грузов – ст. 799 ГК, ч. 2 и 3 ст. 27 ЗМП и договор перевалки груза – ст. 20 ЗМП [5, с. 90–92]). СОППСС заключается *на случай* участия его сторон в ППСС, оно определяет *взаимоотношения* транспортных организаций при перевозке разными видами транспорта по единому транспортному документу, а также *порядок организации* таких перевозок (ст. 788 ГК). При грузоперевозках СОППСС *не может обязать* стороны: а) заключать договоры ППСС (см. второе предложение ч. 1 ст. 3 ЗПСП); б) участвовать в таких договорах (см. второе предложение ч. 5 ст. 3 ЗПСП).

2. Стороны ДОПГ – *перевозчик и грузовладелец*. Стороны ДОРОПГ – *транспортные организации*, представляющие *различные* виды транспорта (т. е. перевозчики и иные транспортные организации, например операторы морских терминалов¹). Стороны СОППСС определяются в законе неоднозначно. В ст. 788 ГК это *транспортные организации*, представляющие *разные* виды транспорта. В ч. 1 ст. 2 ЗПСП это открытый круг *участников перевозочного процесса* прямых смешанных перевозок: а) перевозчики; б) владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования; в) владельцы железнодорожных путей необщего пользования; г) владельцы объектов транспортной инфраструктуры автомобильного, внеуличного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта; д) операторы морских линий; е) операторы морских терминалов и портов, речных портов; ж) операторы железнодорожного подвижного состава; з) экспедиторы; и) *иные участники*. Таким образом, согласно ЗПСП не все участники СОППСС являются транспортными организациями (ср. п. 6 и 8 ст. 4 ЗМП).

3. Заключение ДОПГ – *возможность (право)* перевозчиков и грузовладельцев. Заключение ДОРОПГ – *возможность (право)* транспортных организаций. СОППСС – исходный юридический факт, лежащий в основании ППСС, его

¹ Данные организации осуществляют три вспомогательные функции по отношению к перевозочной услуге: а) эксплуатацию морского терминала; б) операции с грузами (включая их перевалку); в) обслуживание судов, иных транспортных средств и пассажиров (п. 8 ст. 4 ЗМП).

заключение для участников перевозочного процесса прямых смешанных перевозок *обязательно*. И еще. СОППСС заключаются *в соответствии с ЗПСП* (ст. 788 ГК), порядок заключения ДОРОПГ также определяется *нормативно* – транспортными уставами и кодексами, другими законами и иными правовыми актами (ч. 2 ст. 799 ГК); на этом фоне для заключения ДОПГ законодатель оставляет *большую свободу усмотрения*. Подробнее о ДОПГ и СОППСС – в следующем разделе.

3. ДОПГ при прямых смешанных перевозках

Возможность заключения ДОПГ при перевозках в *прямом сообщении* и в *непрямом смешанном сообщении* едва ли вызывает сомнения². При прямых смешанных перевозках (ППСС) такую возможность следует обсудить особо. При ППСС перевозочную услугу оказывают организации *разных* видов транспорта по *единому* транспортному документу (ст. 788 ГК, ч. 1 ст. 1 ЗПСП), поэтому грузовая ППСС – единый технологический процесс, объединяющий услуги по перевозке и услуги (работы) по перевалке грузов³. При ППСС (в отличие от перевозок в непрямом смешанном сообщении) перевалка грузов осуществляется *без участия* отправителей, получателей грузов, их представителей, поэтому заказчиками перевалки выступают *перевозчики* (см. ч. 2 ст. 20 ЗМП). Для

² В ГК такие перевозки не упоминаются. Согласно ст. 2 УЖДТ перевозку в *прямом железнодорожном сообщении* отличает наличие *единого* на весь маршрут следования перевозочного документа при любом числе используемых *инфраструктур*. Инфраструктура – это *имущество* (железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, система управления движением и иные здания, строения, сооружения, устройства и оборудование), принадлежащее на праве собственности (ином праве) *владельцу* – индивидуальному предпринимателю или юридическому лицу, который *оказывает услуги по его использованию на основании договора*. Перевозку в *непрямом смешанном сообщении* (*непрямую смешанную перевозку*) отличает участие перевозчиков *разных* видов транспорта, каждый из которых оказывает услугу по *отдельному* перевозочному документу (ст. 2 УЖДТ).

³ *Перевалка грузов* (их передача в пути следования, перемещение между перевозчиками) может осуществляться быстрым и экономичным способом – *напрямую* с одного транспортного средства на другое или *опосредованно* – через склады хранения грузов. Согласно п. 9, 10 ст. 4 ЗМП перевалка грузов – комплексный вид услуг и (или) работ по: а) перегрузке грузов и (или) багажа с одного вида транспорта на другой вид транспорта при перевозках в *прямом международном сообщении* и *непрямом международном сообщении*, *прямом и непрямом смешанном сообщении*, в том числе перемещение грузов в границах территории морского порта и их технологическое накопление (т. е. формирование партий грузов в ожидании подачи транспортных средств); б) перегрузке грузов без их технологического накопления с одного вида транспорта на другой вид транспорта.

осуществления ППСС участники перевозочного процесса прямых смешанных перевозок *должны заключить СОППСС* и определить порядок организации ППСС и взаимоотношения при организации ППСС (ч. 1 ст. 2 ЗПСП). Далее в установленные СОППСС порядке и сроки перевозчик, заключающий договор ППСС, *должен согласовать* возможность осуществления ППСС и ее условия с теми сторонами СОППСС, участие которых планируется (ч. 4 ст. 3 ЗПСП). Только после этого перевозчик и грузоотправитель *заключают договор ППСС* (ч. 1, 2 ст. 3 ЗПСП), в котором другие перевозчики и прочие участники прямой смешанной перевозки – это исполняющие договор *третьи лица* (ст. 313 ГК)¹. Перевозчик, заключающий договор ППСС, обеспечивает его соответствие условиям СОППСС и требованиям транспортного законодательства, организует ППСС и отвечает за оказание перевозочной услуги (ч. 3, 4 ст. 3, ч. 1 ст. 4 ЗПСП). Перевозчик, заключающий договор ППСС, должен быть активным исполнителем перевозочного обязательства, его функции в договоре ППСС не могут сводиться лишь к координации процесса перевозки и к несению ответственности по договору². Стороной договора ППСС может быть перевозчик, исполняющий *любой этап* такой перевозки. Поэтому если стороной договора ППСС является промежуточный или конечный перевозчик, договор считается заключенным с момента вверения отправителем груза *первому перевозчику*, т. е. не стороне договора, а третьему лицу, исполняющему договор на первом этапе оказания перевозочной услуги. После заключения договора ППСС стороны СОППСС, исполняющие данный договор, *должны*: а) определить маршрут перевозки; б) осуществить иные действия, необходимые для исполнения договора перевозки, в том числе согласовать время передачи груза с одного вида транспорта на другой вид транспорта (ч. 9 ст. 3 ЗПСП).

В силу *свободы договора* граждане и юридические лица могут заключить договор как предусмотренный, так и не предусмотренный законом или иными правовыми актами (ст. 1,

п. 1, 2 ст. 421 ГК). Заключенный договор является ДОПГ, если он соответствует ч. 2 ст. 798 ГК. Единственное условие, с которым закон связывает заключение ДОПГ, – необходимость осуществления *систематических* перевозок грузов (ч. 1 ст. 798 ГК). Закон не предусматривает договор между перевозчиком и грузовладельцем об организации грузовой ППСС, способный *исключить* ДОПГ. В то же время СОППСС, связывая *услугодателей*, устанавливает *единые «правила игры»* для всех *услугополучателей* (грузоотправителей). Поэтому заключение ДОПГ при ППСС, по крайней мере, требует следующих оговорок.

1. В ч. 3 ст. 2 ЗПСП закреплен открытый перечень условий, необходимых для согласования в СОППСС, в п. 1–17 содержится ряд условий, относящихся к *организации ППСС*:

- порядок организации и осуществления ППСС, условия, связанные с технологией организации и осуществления ППСС (п. 1);
- порядок определения размера платы за ППСС (п. 3);
- порядок расчета срока доставки грузов (п. 4 в связи с ч. 9 ст. 3);
- порядок определения мест приема груза у грузоотправителя, мест выдачи груза грузополучателю, мест осуществления передачи груза с одного вида транспорта на другой (п. 5);
- перечень услуг, которые предоставляются грузоотправителю, грузополучателю при ППСС, а также порядок их предоставления (п. 6);
- порядок и сроки, в которые перевозчик, заключающий договор ППСС, должен согласовать участие третьих лиц в исполнении данного договора (п. 7 в связи с ч. 4 ст. 3);
- типы и характеристики транспортных средств, используемых при ППСС (п. 14);
- виды грузов, принимаемых к ППСС (п. 15).

Поскольку условия СОППСС едины для всех грузоотправителей, это *ограничивает* свободу их согласования с конкретным грузовладельцем при заключении ДОПГ. Так, ДОПГ *не может изменить (дополнить)* предусмотренные в СОППСС типы и характеристики транспортных средств, используемых при ППСС, а также виды грузов, принимаемых к ППСС (иначе будут нарушаться условия СОППСС, предусмотренные п. 14, 15 ч. 3 ст. 2 ЗПСП). В то же время ДОПГ *может ограничить* предусмотренные в СОППСС типы транспортных средств, их характеристики, а также виды грузов. Так, ДОПГ может ограничить список сухогрузов указанием

¹ Таким образом, сегодня уже *нельзя говорить*, что стороной договора ППСС «являются все транспортные предприятия по пути следования груза. Следовательно, в данном случае имеет место множественность лиц в обязательстве...» [1, с. 284–285], что «... само обязательство является долевым» [8, с. 255].

² Согласно первому предложению ч. 11 ст. 3 ЗПСП перевозчик, заключивший договор ППСС, осуществляет указанные в п. 1–4 функции *в том числе* (а не как единственно возможные).

на их виды¹ или DWT², а список грузов – указанием на определенные виды грузов (например, генеральные, контейнерные).

2. Заключая ДОПГ, стороны *обязуются* принимать и предъявлять к перевозке грузы, с передачей (вверением) грузовладельцем грузов перевозчику договоры перевозки груза считаются заключенными. Между тем перевозчик, заключающий договор ППСС, обязан в порядке и сроки, установленные СОППСС, *согласовывать* возможность осуществления ППСС и ее условия с теми сторонами СОППСС, участие которых планируется (ч. 4 ст. 3 ЗПСП), в свою очередь, сторона СОППСС *вправе отказаться* от участия в прямой смешанной перевозке груза (см. второе предложение ч. 5 ст. 3 ЗПСП). Поэтому ДОПГ при ППСС может заключаться: а) под *отлагательным условием* согласования договора ППСС всеми участвующими в его исполнении сторонами СОППСС (п. 1 ст. 157 ГК); б) как договор *безусловный* с возложением риска незаключения договоров ППСС на ту или на другую сторону ДОПГ. Если договор *не обязывает* принимать и предъявлять к перевозке грузы, он *не может считаться заключенным как ДОПГ* (см. п. 1 ст. 432 ГК в связи с первым предложением

ч. 2 ст. 798 ГК), но *может считаться заключенным как рамочный договор* (ст. 429.1 ГК).

3. ДОПГ едва ли может организовывать исполнение договоров ППСС. Организация исполнения договора ППСС составляет компетенцию сторон СОППСС, участвующих в его исполнении. Грузоотправители, заключающие и заключившие договор ППСС, *отстранены* от решения этих вопросов (ч. 9 ст. 3 ЗПСП).

Заключение

ДОПГ – обязательственный, организационный, взаимный, консенсуальный, безвозмездный договор. Он отличается от договоров перевозки груза (ст. 785 ГК), учредительного (абз. 2 п. 1 ст. 52, ст. 70, 83 ГК), простого товарищества (гл. 55 ГК), предварительного (ст. 429 ГК), а также других организационных договоров на транспорте – непоименованного ДПТСиПГ и поименованных СОППСС (ст. 788 ГК) и ДОРОПГ (ст. 799 ГК). Для квалификации в качестве ДОПГ решающее значение имеет правило первого предложения ч. 2 ст. 798 ГК. В зависимости от связи с ним одни условия, названные далее во втором предложении, относятся к необходимой части ДОПГ, другие – к возможной его части. ДОПГ может состоять из одной необходимой части или иметь обе части (необходимую и возможную). Из двух частей ДОПГ только возможная его часть (при ее наличии) может ассоциироваться с конструкцией рамочного договора. Современное регулирование ППСС серьезно ограничивает как возможность заключения ДОПГ, так и возможности самих заключаемых ДОПГ.



СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гражданское право. В 2 т. Т. 2 : учебник / под ред. Е. А. Суханова. М. : Бек, 1993. 432 с.
2. Гражданское право. В 2 т. Т. 2 : учебник / под ред. П. Е. Орловского, С. М. Корнеева. М. : Юрид. лит., 1970. 576 с.
3. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй / под ред. В. П. Мозолина, М. Н. Малеиной. М. : Норма, 2006. 1136 с.
4. Морозов С. Ю. Система транспортных организационных договоров : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2011. 51 с.
5. Ровный В. В. Договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (комментарий (комментарий к статье 799 ГК РФ) // Сибирский юридический вестник. 2025. № 4(111). С. 84–95.
6. Ровный В. В. Новый Закон о прямых смешанных перевозках // Сибирский юридический вестник. 2025. № 1(108). С. 78–88.
7. Ровный В. В. Юридическая конструкция (модель) реального договора. Иркутск : Изд-во ИГУ, 2024. 382 с.
8. Советское гражданское право. В 2 т. Т. 2 : учебник / под ред. В. А. Рясенцева. М. : Юрид. лит., 1997. 576 с.
9. Советское гражданское право. В 2 т. Т. 2 : учебник / под ред. О. А. Красавчикова. М. : Высшая школа, 1969. 528 с.

¹ Для морских перевозок сухих грузов используются суда различных видов (специализации). Так, генеральные (штучные) грузы перевозятся на *универсальных сухогрузах*; грузы, требующие заморозки, – на *рефрижераторах*; грузы навалом – на *балкерах* (навалочниках); грузы в контейнерах – на *контейнеровозах*; грузы в лихтерах – на *лихтеровозах*; транспортные средства – на *ролкерах*; необработанный лес, пиломатериалы, древесное сырье – на *лесовозах*; животные – на *скотовозах*. Специализация судна определяет его устройство и оснащение (включая используемые грузовые системы). Для перевозок нефти используются *танкеры* и комбинированные *балктанкеры* (нефтенавалочники, нефтерудовозы), нефть перевозится *наливом в танках*, для ее погрузки и разгрузки используется особая грузовая система в виде сети палубных и танковых трубопроводов и насосов.

² Сокращенное от англ. deadweight (дословно «мертвый вес»). Различают DWAT (deadweight all tonnage) и DWCC (deadweight cargo capacity). DWAT – полный (валовый) дедвейт; константа, обозначающая максимальную массу, которую судно способно взять на борт, включая полезный груз, судовое топливо и масла, пресную и техническую воду, запасы (провизия, расходные материалы, запчасти), экипаж (включая личные вещи членов экипажа). DWCC – максимальная масса *полезного груза*, которую судно может безопасно взять на борт в конкретном рейсе, *не является константой*, так как зависит от времени года и района судоходства (зима/лето, пресная/соленая вода). В каждом случае максимально допустимая загрузка судна определяется с учетом плотности воды по символам *грузовой марки* (Load line, Plimsoll line, «линия жизни»): WNA (Winter North Atlantic – зимняя северо-атлантическая вода); W (Winter Seawater – зимняя морская вода); S (Summer Seawater – летняя морская вода); T (Tropical Seawater – тропическая морская вода); F (Fresh Water – пресная вода); TF (Tropical Fresh Water – тропическая пресная вода). В количественном отношении DWAT > DWCC: DWCC = DWAT – (топливо + вода + запасы + экипаж), поэтому, например, потребность в большем объеме топлива на борту судна уменьшает массу полезного груза. Коммерческий интерес фрахтователя связан с DWCC.

10. Хаскельберг Б. Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Томск, 1969. 50 с.

11. Хаскельберг Б. Л., Ровный В. В. Консенсуальные и реальные договоры в гражданском праве. М. : Статут, 2004. 124 с.

REFERENCES

1. *Grazhdanskoje pravo* [Civil law]. Textbook in 2 vols., vol. 2. Ed. by E.A. Sukhanov. Moscow, Bek Publ., 1993, 432 p. (in Russian)
2. *Grazhdanskoje pravo* [Civil law]. Textbook in 2 vols., vol. 2. Ed. by P.E. Orlovskij, S.M. Korneev. Moscow. Jurid. lit. Publ., 1970, 576 p. (in Russian)
3. *Kommentarii k Grazhdanskomu kodeksu Rossijskoy Federatsii, chasti vtoroy* [Commentary on the Civil Code of the Russian Federation, Part Two]. Eds. V.P. Mozolin, M.N. Maleyina. Moscow, Norma Publ., 2006, 1136 p. (in Russian)
4. Morozov S.Yu. *Sistema transportnykh organizatsionnykh dogovorov* [System of Transport Organizational Contracts]. Dr. sci. diss. abstr. Moscow, 2011, 51 p. (in Russian)
5. Rovnyy V.V. *Dogovori ob organizatsii raboti po obespecheniju perevozok gruzov (kommentarij k statje 799 GK RF)* [Contracts of Organizing the Work for Cargo Carriage Securing (Commentary for Article 799 CC RF)]. *Sibirskiy yuridicheskiy vestnik* [Siberian Legal Herald], 2025, no. 4 (111), pp. 84-95. (in Russian)
6. Rovnyy V.V. *Noviy zakon o pryamykh smeshannykh perevozkakh* [The Fresh Law about Straight Mixed Transportation Service]. *Sibirskiy yuridicheskiy vestnik* [Siberian Legal Herald], 2025, no. 1 (108), pp. 78-88. (in Russian)
7. Rovnyy V.V. *Yuridicheskaja konstruktziya (model) realnogo dogovora* [The Juridical Construction (Model) of Real Contract]. Irkutsk, ISU Publ., 2024, 382 p. (in Russian)
8. *Sovetskoje grazhdanskoje pravo* [Soviet civil law]. Textbook in 2 vols., vol. 2. Ed. by V.A. Rjasentzev. Moscow, Jurid. lit. Publ., 1997, 576 p. (in Russian)

9. *Sovetskoje grazhdanskoje pravo* [Soviet civil law]. Textbook in 2 vols., vol. 2. Ed. by O.A. Krasavchikov. Moscow, Higher school Publ., 1969, 528 p. (in Russian)

10. Khaskelberg B.L. *Objazatelstvo zheleznodorozhnoy perevozki gruzha po sovetskomu pravu* [Obligation of Rail Cargo Carriage under Soviet Law]. Dr. Sci. diss. abstr. Tomsk, 1969, 50 p. (in Russian)

11. Khaskelberg B.L., Rovnyy V.V. *Konsensualnije i realnije dogovori v grazhdanskom prave* [Consensual and real contracts in civil law]. Moscow, Statut Publ., 2004, 124 p. (in Russian)

Статья поступила в редакцию 14.04.2026; одобрена после рецензирования 02.05.2026; принята к публикации 08.05.2026

Received on 14.04.2026; approved on 02.05.2026; accepted for publication on 08.05.2026

Ровный Валерий Владимирович – доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры гражданского права, Юридический институт, Иркутский государственный университет (Россия, 664003, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1), ORCID: 0000-0002-4691-5340, Researcher ID: AFR-3491-2022; РИНЦ Author ID: 420996, e-mail: rovníy@mail.ru

Rovnyy Valeriy Vladimirovich – Doctor of Juridical Science, Professor, Professor of The Civil Law Department, Law Institute, Irkutsk State University (1, K. Marx st., Irkutsk, 664003, Russian Federation), ORCID: 0000-0002-4691-5340, Researcher ID: AFR-3491-2022; RSCI Author ID: 420996, e-mail: rovníy@mail.ru