

УДК 347.763

Т.О. Колянковська

ДОВГОСТРОКОВИЙ ДОГОВІР (ПРО ОРГАНІЗАЦІЮ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ)

Незважаючи на достатньо активний процес кодифікації цивільного законодавства України, регулювання відносин з перевезення вантажів залишається складним внаслідок наявності значної кількості спеціальних законодавчих актів. Надзвичайну актуальність набуває проблема узгодження норм Цивільного, Господарського кодексів і норм транспортного законодавства. Вдосконалення законодавства, що регулює перевізні відносини, неможливо без глибокого теоретичного осмислення проблем транспортного права. Однією з таких проблем є проблема врегулювання відносин, що виникають у період організації процесу транспортування вантажу.

Оскільки будь-який договір перевезення конкретного вантажу сконструйований законодавцем як реальний, відносини, пов'язані власне з перевезенням, але які складаються до укладання відповідного договору, знаходяться за межами останнього і ним не регулюються.

Укладання договору перевезення вантажу вимагає наявності певних організаційних “передумов”, які мають різну правову форму. Однією з таких форм є довгостроковий договір.

Поняття довгострокового договору сформульовано у ст. 914 ЦК України: За довгостроковим договором перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а власник (володілець) вантажу – передавати для перевезення вантаж у встановленому обсязі. У довгостроковому договорі перевезення вантажу встановлюються обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови перевезення.

Наведене визначення довгострокового договору, на наш погляд, не дозволяє однозначно визначити його правову природу, тому недивним уявляється відсутність єдиної думки з цього питання серед фахівців у сфері цивільного права. Наприклад, Д.О. Медведєв і В.Т. Смірнов, розглядаючи довгостроковий договір як організаційну передумову договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні, визначають його як консенсуальний, взаємний договір, спрямований на забезпечення планомірних відправлень вантажів. До істотних умов цього договору вони відносять обсяги і строки надання транспортних засобів та пред'явлення вантажів до перевезення, порядок розрахунків сторін та ін. [1, с. 377-378].

Організаційно-правовою передумовою вважає довгостроковий договір і В.Н. Гречуха [2, с. 165]. Як “одну з передумов укладення конкретних договорів перевезення” в період панування планової економіки, вважав довгостроковий договір і Г.П. Савічев [3, с. 59-60].

На нашу думку, довгостроковий договір у певних випадках можна розглядати як “організаційну передумову”. При цьому слід зазначити, що про організаційні

передумови можна вести мову лише з позиції менеджменту. З точки зору права, у наявності цивільно-правовий договір, що, власне, з достатньою визначеністю позначено законодавцем. Слід також відзначити, що такий договір є підставою виникнення організаційно-передпосилкових правовідносин, у результаті становлення і реалізації яких відбувається зав'язка, а в певних випадках і подальший розвиток майнових правовідносин.

Організаційний характер довгострокового договору полягає в тому, що він спрямований на організацію укладання в майбутньому основного договору, а не на організацію послуг. О.О. Красавчиков справедливо зазначав, що організаційні відносини складаються з дій організаційних (немайнових, неособистих, нетрудових і т.д.): “Вони мають своїм об’єктом впорядкованість відносин, зв’язків, дій учасників, “організованих відносин” [4, с. 158]. Для укладення організованого договору (реального договору перевезення вантажу), що впливає з довгострокового договору, необхідна наявність фактичного складу, одним із елементів якого обов’язково є організаційний попередній договір, який є передумовою виникнення прав і обов’язків з основного договору.

Оскільки довгостроковий договір не має своїм предметом надання послуг, виконання робіт, передачу речей, а є договором організаційного типу, то його слід віднести до категорії безвідплатних договорів.

Яка ж організаційна й правова мета довгострокового договору?

Головною організаційною метою довгострокового договору є планування й організація перевезень сторонами угоди на тривалий період. Правова мета договору має істотну відмінність від організаційної. Правовою метою договору є впорядкованість і організація відносин сторін з укладення в майбутньому відповідних транспортних договорів.

Правова мета договору ставить питання про можливість визнання його попереднім. Формулювання ст. 914 ЦК України, а також редакція положень ст. 635 ЦК України народили безліч різних думок із цього приводу. На жаль, дослідження попереднього договору в даний час далекі від завершення, незважаючи на те, що їх витoki знаходяться в римському приватному праві. Тому перш ніж говорити про співвідношення попереднього договору і довгострокового договору, уявляється доцільним коротко охарактеризувати сам попередній договір. Вдалим уявляється вислів О.С. Іоффе, який в 70-і рр. ХХ сторіччя, характеризуючи сутність попереднього договору, відзначав, що “він створює дуже своєрідний обов’язок – після закінчення певного часу укласти передбачений ним новий договір. Попередній договір – це і є угода про укладення договору в майбутньому” [5, с. 36].

У попередньому договорі визначаються істотні умови основного договору.

І.Б. Новицький справедливо вважав, що в попередньому договорі досить визначити лише найосновніший зміст майбутнього договору, відклавши встановлення більш другорядних пунктів договору на майбутнє [6, с. 145].

Стаття 635 ЦК України встановлює, що за попереднім договором сторони зобов’язуються укласти договір у майбутньому на умовах, встановлених попереднім договором. Законодавець визначив також вимоги до форми договору. Він

укладається у формі, встановленій для основного договору, а якщо форма основного договору не встановлена, то в письмовій формі. Причому недотримання правил про форму попереднього договору тягне його нікчемність. Попередній договір повинен обов'язково містити умови, що дозволяють встановити предмет, а також інші істотні умови основного договору. Термін, у який сторони зобов'язуються укласти основний договір, до істотних умов не належить. Якщо такий термін у попередньому договорі не визначений, основний договір підлягає укладанню протягом року з моменту укладення попереднього договору. Законом також передбачено наслідки відмови сторони від укладення договору і порядок припинення його дії [7, с. 148].

Досліджуючи питання про можливість визнання довгострокового договору перевезення попереднім, відзначимо, що на користь цієї версії висловлюються багато вчених. До прихильників цієї позиції належать А. Кабалкін [8], В.А. Косовська [9], Т.Є. Абова [10], Г.П. Савічев [3]. Наприклад, Г.П. Савічев аргументує свою позицію таким чином: “Укладення договору про організацію перевезень, за ЦК України – довгострокового договору, не звільняє, а, навпаки, припускає необхідність укладення відповідного договору перевезення вантажу, бо тільки такий договір забезпечує реальне переміщення вантажу від пункту відправлення до місця призначення... всі вони (договори про організацію перевезень) мають єдину правову природу, спрямовані на організацію майбутніх перевезень, не породжують прав та обов'язків сторін з перевезення даного конкретного вантажу і належать до категорії попередніх договорів, відповідно до яких сторони укладають у майбутньому договори перевезення конкретних вантажів” [3, с. 59-60].

Супротивником моделі попереднього договору виступає В.В. Вітрянський. Полемізуючи з Г.П. Савічевим, В.В. Вітрянський відзначає таке: “Сенс попереднього договору полягає в тому, що сторони домовляються про те, на яких умовах і в який термін повинен бути укладений основний договір, причому форма попереднього договору повинна відповідати вимогам, що ставляться до основного договору. Реальний договір перевезення вантажів не може розглядатися як основний договір щодо договору про організацію перевезень вантажів (довгострокового договору), навпаки, реальний договір перевезення вантажу оформляє конкретні дії сторін з виконання договору про організацію перевезень вантажів. Форма реального договору перевезення вантажу (транспортна накладна) ніяк не може служити формою довгострокового договору про організацію перевезень вантажів. Та обставина, що договір про організацію перевезень вантажів передують договорам перевезення конкретних партій вантажів, що укладаються для його виконання, і часто зумовлює їх умови, не дає підстав вважати його попереднім договором” [11, с. 264].

Твердження В.В. Вітрянського про те, що реальний договір перевезення вантажу оформляє конкретні дії сторін з виконання довгострокового договору про організацію перевезень вантажів, не є переконливим. Права та обов'язки сторін за довгостроковим договором повинні визнаватися виконаними у відповідній їх частині й припиняються при укладенні чергового договору перевезення конкретного вантажу. Подальші дії сторін підкоряються договору перевезення вантажу,

а зовсім не довгостроковому договору, що зберігає в даному разі лише доказове значення. Тому договір перевезення вантажу може оформляти лише дії контрагентів, які випливають саме з цього договору. На даний висновок не впливає і та обставина, що істотні умови довгострокового договору, за винятком його предмета, як би переливаються в істотні умови основного договору перевезення вантажу. При цьому є важливим запитання: як бути з тими умовами, які закріплені в організаційному договорі, але не отримали свого віддзеркалення в транспортній накладній через специфіку її форми? Так, на практиці в довгострокові договори досить часто включають умови про порядок розрахунків і про відповідальність вантажовідправника (вантажодержувача) за прострочення платежу. Уявляється, що такі умови повинні виконуватися сторонами договору перевезення, оскільки їх включення в організаційний договір прямо передбачено ч. 2 ст. 914 ЦК України. Ця обставина свідчить про таку специфічну функцію довгострокового договору про організацію перевезень, як поповнювання змісту основного договору перевезення в порівнянні з умовами, передбаченими законом у стандартизованому бланку транспортної накладної.

Всі транспортні статuti й кодекси встановлюють, що довгостроковий договір укладається за згодою сторін і не носить обов'язкового характеру, а також підкреслюють таку обставину, що укладання сторонами довгострокового договору не звільняє вантажовласника і перевізника від необхідності дотримуватися встановленого порядку подачі та узгодження заявок (замовлень) на перевезення конкретних партій вантажів [12, с. 168]. Разом з тим слід враховувати, що за наявності довгострокового договору дії сторін щодо подачі та узгодження відповідних заявок (замовлень) є не самостійними цивільними правовідносинами, а виконанням довгострокового договору. Адже в самому довгостроковому договорі можуть бути встановлені порядок і терміни подачі заявок (замовлень), а також відповідальність та інші наслідки порушення відповідних умов договору. Крім того, саме в довгостроковому договорі про організацію перевезень (а не в заявці) повинні регулюватися питання, пов'язані з режимом роботи перевізника та організації, що відправляє (одержує) вантажі; призначенням таких представників сторін, що мають право підпису відповідних заявок та право їх розгляду і ухвалення; визначенням типів транспортних засобів, що надаються під завантаження, та їх відповідністю до специфічних властивостей вантажів, що завантажуються, тощо. За наявності довгострокового договору з такими умовами дії сторін з подачі й ухвалення заявок (замовлень) на перевезення конкретних партій вантажів у рамках узгоджених обсягів перевезення дійсно складають один із елементів предмета цього договору [13, с. 10].

Порівнюючи між собою наслідки порушення попереднього й основного договорів, слід мати на увазі, що в першому випадку йдеться про компенсації негативного інтересу (інтересу до укладання основного договору), а в другому – позитивного інтересу до дотримання зобов'язання контрагентом, яке порушено неналежним виконанням обов'язків, що випливають з основного договору. Можна заздалегідь припустити, що в першому випадку збитки будуть меншими, ніж у другому. Отже, ризик порушення основного договору перевищує свідомо

той, який пов'язаний з порушенням попереднього договору. Крім того, за попереднім договором сторони позбавлені можливості вимагати від контрагента реального виконання зобов'язання, яке тільки передбачається включити в основний договір [14, с. 61].

У довгострокових договорах зазвичай не визначається точна кількість перевезень, не називаються конкретні вантажоодержувачі (вони зазначаються пізніше при оформленні угод на кожну разову відправку), не можна встановити також точну дату й ціну кожного разового перевезення. Отже, найважливіші умови перевезення можна визначити лише при укладенні договору на окремі, цілком конкретні (разові) перевезення [15, с. 44].

Таким чином, довгостроковий договір, який є попереднім, і конкретний (разовий) договір перевезення вантажу спрямовані до однієї мети, але розрізняються за змістом. Якщо довгостроковий договір визначає загальні умови перевезень у відповідний період, що впливають з місцевих умов та із специфічних особливостей вантажу, то конкретний договір перевезення передбачає і точно визначає права та обов'язки сторін за кожною відправкою. До кінцевого юридичного результату довгостроковий договір приводить лише в поєднанні з іншим договором, до якого належить ця попередня угода.

Література

1. Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Глава 38. Транспортные обязательства // Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М.: ПРОСПЕКТ, 1997. – Ч. II. – 784 с.
2. Гречуха В.Н. Транспортное право: Учеб. пособие. Ч. 1. – М.: МГИУ, 2002. – 284 с.
3. Савичев Г.П. Правовое регулирование перевозок народно-хозяйственных грузов. – М.: Изд-во МГУ, 1986. – 148 с.
4. Красавчиков О.А. Гражданские организационно-правовые отношения // Антология уральской цивилистики. 1925 – 1989: Сб. ст. – М.: Статут, 2001. – 431 с.
5. Иоффе О.С. Обязательственное право. – М.: Юрид. лит., 1975. – 880 с.
6. Новицкий И.Б., Лунц Л.А. Общее учение об обязательствах. – М.: Юрид. лит., 1950. – 416 с.
7. Цивільне право України. Академічний курс: Підручник: У 2 т. Т. 2. Особлива частина / За заг. ред. Я.М. Шевченко. – К.: Ін Юре, 2003. – 408 с.
8. Кабалкин А.Ю. Классификация и толкование договоров // Российская юстиция. – 1996. – № 7. – С. 12-17.
9. Косовская В.А. К вопросу определения понятия договора морской перевозки груза // Транспортное право. – 2002. – № 3. – С. 21-26.
10. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (часть первая) / Отв. ред. Т.Е. Абова, А.Ю. Кабалкин. – М.: Юрайт, 2002. – 960 с.
11. Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. – М.: Статут, 2003. – 910 с.
12. Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мішалеви́ч А.В. Транспортне право України: Навч. посіб. / За заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 414 с.
13. Астаханов Е.Н. К вопросу о соотношении договора об организации перевозок грузов и договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте // Транспортное право. – 2006. – № 2. – С. 9-11.
14. Кирсанов К.А. К вопросу о правовых формах и соотношении предварительного договора и договора об организации перевозок // Транспортное право. – 2004. – № 4. – С. 58-63.
15. Витрянский В.В. Договора об организации перевозок грузов // Хоз-во и право. – 2001. – № 3. – С. 41-55.