Совершенствование правового регулирования транспортных отношений в немалой степени связано с выяснением понятия транспортного договора. В обязательствах по оказанию услуг обычно обособляются в отдельную группу те, которые направлены на предоставление транспортных услуг. Однако круг их определяется по-разному. Так, одни авторы включают в эту группу перевозку с ее подвидами1 и экспедицию,2 опосредующую вспомогательные транспортные операции, другие, помимо названных, — договор на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей,3 третьи не дают какого-либо перечня договоров, а ограничиваются указанием на то, что «эти договоры регулируют настолько обширную и самостоятельную группу отношений, что их следует выделить в отдельную группу договоров, связанных с перевозкой»4. Наиболее широкий перечень транспортных договоров приведен в учебнике по хозяйственному праву под редакцией В. В. Лаптева.5 Здесь наряду с уже упоминавшимися обязательствами указаны длительные договоры (годовые, специальные, навигационные), узловые соглашения, транспортная экспедиция, договоры на подачу и; уборку вагонов, агентирование на морском и речном транспорте, а также тайм-чартер и договор перевозки грузов на поддонах.

Говоря о критериях обособления транспортных правоотношений (обязательств, договоров), обычно ссылаются на опосредование ими перемещения грузов либо совершение операций, тесно связанных с ним и обеспечивающих такое перемещение.6 А. Н. Романович, не ограничиваясь столь общей характеристикой особенностей транспортных правоотношений, называет четыре основных присущих им признака. По ее мнению, одной из сторон этих правоотношений всегда выступает транспортная организация; они складываются по поводу эксплуатации транспортных средств и путей сообщения; предметом их является деятельность по оказанию услуг; они выражают отношения, направленные на выполнение основной транспортной функции или непосредственно содействующие ее осуществлению.7 Первые три признака характеризуются автором как общие, поскольку могут быть свойственны не только транспортным, но и иным правоотношениям с участием органов транспорта, а четвертый — как специальный, ибо он присущ исключительно транспортному правоотношению.

При решении вопроса об отнесении конкретных обязательств к разряду транспортных их оценка заметно расходится. Недостатки предлагаемых перечней транспортных обязательств — их неполнота или, напротив, чрезмерная пространность — могут быть объяснены такими причинами. Во-первых, зачастую число транспортных договоров необоснованно увеличивается за счет их разновидностей, на что справедливо обращалось внимание в литературе.8 Например, не ограничиваясь указанием на договор перевозки, как основное транспортное обязательство, идут по пути перечисления тех или иных его разновидностей: договора перевозки пассажиров и багажа, грузобагажа,9 договора перевозки грузов на поддонах10 и т. п. Во-вторых, в рассматриваемую группу обязательств порой включаются или не включаются договоры, правовая природа которых спорна. Так, если одни авторы относят тайм-чартер к транспортным договорам,11 то у других это вызывает сомнения.12

Различия в оценке тайм-чартера на предмет отнесения его к транспортным договорам показательны и определяются, по-видимому, неодинаковым пониманием одного и того же критерия. Целесообразно обстоятельное рассмотрение отмеченных различий, ибо вызвавшие их причины помогут понять природу транспортных договоров. Основными доводами противников включения тайм-чартера в группу транспортных обязательств являются неоднозначность экономических отношений, опосредуемых тайм-чартером и договором перевозки, а также существенные различия их правовых признаков.13 Иначе говоря, тайм-чартер — не транспортный договор потому, что он не договор перевозки, ибо не опосредует перемещение — основную деятельность транспорта.14 Данное утверждение ошибочно, так как перемещение — это основная и единственная продукция транспортного производства. К. Маркс писал: «Люди и товары едут вместе с определенным средством транспорта, и движение последнего, его перемещение и есть тот процесс производства, который оно создает».15 В. Т. Смирнов справедливо замечает, что «это положение характеризует экономическую природу любых отношений, в которых транспорт участвует как отрасль промышленности, а значит, и отношений по фрахтованию судов во всех их проявлениях».16

Приходя к выводу о необходимости специального признака — перемещения как основной транспортной функции—для признания правоотношения транспортным, А. Н. Романович считает, что это вытекает из сущности назначения транспорта как продолжения процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения. Именно отмеченный признак, по ее млению, является решающим для квалификации правоотношения в качестве транспортного.17 Соглашаясь с этим, нужно иметь в виду, что таким образом выражается экономическая сущность транспортного процесса производства вообще как особой отрасли промышленности. А это, следовательно, означает наличие данного специального признака и у правоотношений по тайм-чартеру.18 Подобным образом понимаемый специальный признак, предложенный в качестве основного критерия обособления транспортных правоотношений, позволяет отнести к последним все обязательства, опосредующие деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств. В их числе и правоотношения, возникающие из заключенных с организациями воздушного транспорта договоров на выполнение полетов с целью оказания медицинской помощи, охраны лесов от пожаров, обслуживания экспедиций и на оказание иных услуг, связанных с использованием гражданской авиации в народном хозяйстве. Но в таком случае данный признак вряд ли оправдывает надежды, возлагаемые на него автором, которому, вопреки логике, подобный вывод представляется необоснованным.19

В утверждении о том, что перемещение — это основная продукция или основная функция транспорта, кроется противоречие, ибо никакой другой продукции, кроме перемещения, транспорт и не может производить, равно как сущность транспорта выражает лишь функция по перемещению. Использование транспортных средств для достижения целей, не связанных с перемещением грузов и людей, делает эту работу нетранспортной и соответственно средства транспорта нетранспортными, например использование судна в качестве гостиницы, ресторана и т. п. Иное дело, что продукция транспорта, как и любая другая продукция, может быть использована для достижения различных хозяйственных целей. Подобно тому как зерно нового урожая может быть использовано для приготовления муки, пополнения семенных фондов, закладки на длительное хранение и т. д., продукция транспорта может быть использована не только для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, но и для рыбного или иного промысла, добычи полезных ископаемых, для научных, учебных и культурных целей, спорта, иных целей (ст. 9 Кодекса торгового мореплавания Союза ССР). При реализации указанных хозяйственных целей складываются различные конкретные экономические отношения, в которых транспортная услуга четко индивидуализируется. Например, доставку грузов из одного пункта в другой может выполнять транспортное предприятие по заданию клиента, который в деятельность услугодателя при этом не вмешивается: способы погрузки и разгрузки, доставки, маршрут следования груза, время отправления и прибытия и т. д. определяет, как правило, перевозчик. Содержание опосредуемого правом конкретного экономического отношения обусловлено здесь необходимостью доставки груза в пункт назначения. Соответственно отношения услугодателя с клиентом регулируются договором перевозки, в котором основная обязанность транспортной организации— доставить груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (ст. 72 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик, ст. 373 ГК РСФСР).

Иначе строятся отношения, когда клиент заинтересован в перемещении принадлежащих ему грузов по тем или иным маршрутам, не совпадающим с линиями регулярного движения транспорта общего пользования, или в доставке грузов с определенными интервалами, обусловленными спецификой производственно-хозяйственной деятельности клиента, или какими-либо иными особенностями. Клиент должен иметь свободу в решении всех вышеупомянутых вопросов. Но это возможно в полной мере, если подвижной состав передается в оперативное пользование20 клиента. Отсюда содержание данного конкретного экономического отношения определяется необходимостью оперативного использования подвижного состава в хозяйственной сфере услугополучателя. Права и обязанности, принадлежащие в таком правоотношении услугодателю и услугополучателю и выражающие правовую цель данной сделки, не укладываются в рамки договора перевозки, чем и вызывается необходимость применения здесь качественно иной правовой формы.21 На морском транспорте подобные отношения оформляются тайм-чартером (ст. 178 КТМ СССР), на автомобильном — договором об использовании автотранспорта на условиях почасовой оплаты (ч. 2 ст. 45 УАТ РСФСР).22 Примером несовпадения правовых целей в отношениях по перемещению грузов, обусловленного различиями в природе конкретных экономических отношений, может служить договор перевозки грузов нетоварного характера. Согласно ч. 2 ст. 45 УАТ РСФСР при перевозке грунта в отвалы, снега и других грузов, по которым не ведется складского учета (грузы нетоварного характера), автотранспортные организации и предприятия по условиям договора перевозки могут быть освобождены от обязанности сдавать груз грузополучателям. По смыслу данного правила освобождение перевозчика от упомянутой обязанности означает изменение условий договора перевозки. Однако отсутствие у автопредприятия обязанности выдать груз получателю настолько изменяет характер взаимоотношений участников этого договора, что не позволяет квалифицировать его в качестве договора перевозки. Освобождение перевозчика от обязанности выдать груз получателю лишает правового значения сам акт передачи груза транспортной организации, а это приводит к освобождению последней от обязанности обеспечить сохранность груза в пути следования, которая наряду с ранее упомянутой обязанностью и встречными обязанностями клиента составляет содержание договора перевозки. Договор, лишенный такого содержания, не может именоваться договором перевозки. Противоположный вывод явно противоречил бы легальному определению этого договора.

Таким образом, своеобразие конкретных экономических отношений, складывающихся в пределах сформулированных в законе хозяйственных целей, в конечном счете приводит к обособлению правовых форм, опосредующих эти отношения. В отношениях по тайм-чартеру, равно как и по договорам аналогичного содержания, применяемым на других видах транспорта, перемещение груза (людей) есть средство достижения хозяйственной цели, упоминаемой, в частности, в ст. 9 КТМ СССР. Указанные здесь цели не могут быть достигнуты иными средствами. При передаче судна (автомобиля) услугополучателю предполагается использование именно этой его способности к перемещению в пространстве. Поскольку данное условие — использование судна как транспортного средства—в таких договорах имеет характер конститутивного, они должны быть отнесены к числу транспортных.

Сказанное позволяет выработать критерии обособления транспортных договоров. При их выделении следует прежде всего учитывать обязательства, в элементах которых отражается конкретное экономическое отношение, хозяйственной целью которого является перевозка грузов, багажа, пассажиров и почты. Функция транспорта получает в них наиболее полное и непосредственное правовое выражение. Речь идет о договорах перевозки, урегулированных ст. 72 Основ гражданского законодательства и ст. 373 ГК РСФСР, и им подобных договорах. Правовые особенности последних обусловлены своеобразием технологии перемещения, как, например, при перегоне автомобилей (доставке своим ходом)23 или буксировке судов, плотов и т. п. объектов.24 Наряду с ними к транспортным должны быть отнесены и договоры, в которых перемещение грузов и (или) людей выступает в качестве средства достижения иных хозяйственных целей, существующих в рамках этих договоров. Примером такого договора является тайм-чартер.

Все прочие смежные обязательства должны быть отнесены к не транспортным, ибо они не опосредуют перемещение грузов, а лишь способствуют его осуществлению. Объединение их в одну группу с транспортными обязательствами привело бы к смешению хотя и тесно связанных, но разнородных видов деятельности, различных по характеру и масштабам решаемых экономических задач и, как следствие этого, отождествлению отношений, не совпадающих по своей юридической природе. К сожалению, в литературе такое отождествление допускается. Например, предлагается именовать договоры, опосредующие все стадии транспортного процесса (перевозки. — *А. X.),* транспортными, а не договорами перевозки, поскольку последние не охватывают многообразия всех видов указанных договоров.25 Имеются в виду договоры, опосредующие отношения на начальной, промежуточной и завершающей стадиях перевозки. Но в числе их называют длительные договоры (навигационные, специальные, годовые), узловые соглашения, по которым транспортные услуги не оказываются и которые по этой причине к транспортным договорам отнесены быть не могут, если, конечно, под транспортной услугой понимать деятельность по перемещению грузов (людей).26 Ничем же иным, кроме деятельности по перемещению, транспортная услуга быть не может. Однако в одних обязательствах она (деятельность) выступает в качестве цели, в других — средства, но в тех и других присутствует в виде конститутивного условия сделки.

Сторонники приведенной позиции исходят из правильной посылки, что «транспортное обязательство не может отождествляться с перевозочным», «данные понятия соотносятся между собой как общее и частное».27 Верно и утверждение, что «поскольку пространственное перемещение может осуществляться иными, кроме перевозки, способами, опосредующие их обязательства также входят в число транспортных", не имеющих, однако, такого широкого распространения, как перевозка.28 Тем более неожидан вывод, что «транспортное обязательство выражает основную деятельность транспорта по перемещению, либо деятельность, непосредственно обеспечивающую ее осуществление».29

Помимо того, что последняя может и не включать перемещение, что вызывает сомнение в справедливости отнесения опосредующих его обязательств к разряду транспортных, одновременно за рамками таковых оказались обязательства, опосредующие пространственное перемещение «иными, кроме перевозки, способами», в частности тайм-чартер.

Транспортный договор можно определить как договор, по которому одна сторона (транспортная организация) обязуется оказать услугу по перемещению грузов или пассажиров для достижения предусмотренных им целей, а другая сторона (клиент) обязуется уплатить установленную плату. Транспортные обязательства — понятие собирательное, включающее разнотипные обязательства с одним, однако непременным элементом-услугой, суть которой — деятельность по перемещению грузов и людей в пространстве.30 Подобно тому как купля-продажа, поставка, контрактация сводятся в группу обязательств, опосредующих переход имущества в собственность, все обязательства об оказании транспортных услуг могут быть сгруппированы по единому для них сущностному экономическому признаку — специфической услуге по перемещению в пространстве. По этому признаку в разряд транспортных должны быть отнесены все обязательства, опосредующие транспортную деятельность в любом ее виде, несмотря на различия их конкретных экономических и юридических признаков. М. А. Тарасов правильно включает в группу транспортных правоотношения, которые возникают из заключаемых с организациями воздушного транспорта договоров на выполнение полетов в целях оказания медицинской и иной помощи населению, проведения санитарных мероприятий, охраны лесов, обслуживания экспедиций и оказания иных услуг, связанных с использованием гражданской авиации в народном хозяйстве.31

Помимо названных к транспортным должны быть отнесены также обязательства, предусмотренные ст. 178 КТМ СССР (договор фрахтования судна на время), ст. 87 УЖД СССР (договор на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути), ст. 89—90 УЖД СССР (договор на подачу и уборку вагонов, контрагентский договор). К транспортным операциям относятся и выполняемые в договорном порядке ледокольные проводки судов.32

Большинство исследователей к транспортным причисляют договор экспедиции, урегулированный ст. 68 УЖД СССР, ст. 38 УАТ РСФСР, ст. 380—383 ГК Азербайджанской ССР, ст. 398—401 ГК Молдавской ССР, ст. 377—380 ГК Казахской ССР, ст. 418—422 ГК Узбекской ССР. Такое решение нельзя принять без оговорок. Относительно экспедиции грузов опосредующий их договор транспортным нe является по той же причине, по которой не могут быть отнесены к таковым узловые соглашения или длительные организационные договоры. В этом нетрудно убедиться, обратившись к правилам транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР,33 типовому договору на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, портов (пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты.34 Из приведенных нормативных актов следует, что перевозка грузов, принадлежащих заказчикам автотранспорта, осуществляется по товарно-транспортным документам (п. 14 типового договора), за отказ от оформления или неправильное оформление которых предусмотрена ответственность согласно ст. 145 УАТ РСФСР. Основным перевозочным документом на автомобильном транспорте является товарно-транспортная накладная, и правила упомянутой статьи УАТ имеют в виду прежде всего этот документ, служащий формой договора автомобильной перевозки грузов.35 Таким образом, доставка грузов на станцию, в порт (аэропорт) или склад получателя осуществляется по реальному договору автомобильной перевозки грузов, предусмотренному ст.45 УАТ РСФСР, а не по договору на транспортно-экспедиционное обслуживание, если даже под ним понимать упомянутый годовой договор на перевозку грузов со станций железных дорог, портов (аэропортов) и на станции железных дорог, в порты (аэропорты). Тем более нет оснований рассматривать в данном случае в качестве правовой формы перевозочной деятельности договор на централизованный завоз (вывоз) грузов автомобильным транспортом на станции, в порты, аэропорты, так как он определяет взаимоотношения двух транспортных организаций без участия грузоотправителя (грузополучателя).36 В связи с этим трудно понять логику законодателя, по которой в одних случаях требования к доставке грузов автомобильным транспортом на станции, в порты (аэропорты) формулируются в типовом договоре на централизованную перевозку грузов (ст. 45, 47, 145 УАТ РСФСР), а в других — особые требования к форме реального договора автомобильной перевозки грузов устанавливаются правилами на централизованный завоз (вывоз) грузов автомобильным транспортом: в порты *(па* пристани) внутренневодного транспорта РСФСР.37 Кроме того, неясно, почему форма товарно-транспортной накладной здесь должна отличаться от обычной типовой междуведомственной - формы № 1, предусмотренной приложением № 2 к разд. 12 правил перевозок грузов автомобильным транспортом. В отличие от грузовой бытовая экспедиция является транспортным договором, ибо оказание комплекса услуг оформляется здесь единым заказом-квитанцией, которая, следовательно, одновременно выступает и в качестве правовой формы, опосредующей перевозку принадлежащего гражданам имущества.

Таким образом, предложенное определение понятия транспортного договора позволяет, во-первых, выделить из большого числа отношений по оказанию услуг обязательства, опосредующие оказание специфической услуги по перемещению; во-вторых, провести «инвентаризацию» транспортных договоров; в-третьих, разграничить транспортные и широко распространенные на транспорте нетранспортные обязательства, тесно связанные с первыми и обеспечивающие их нормальное становление, развитие и прекращение; в-четвертых, выработать понятие вспомогательных обязательств на транспорте, обусловленное их выделением наряду с основным обязательством перевозки. Решение последней задачи — предмет самостоятельного исследования.

\* Кандидат юридических наук, доцент Иркутского государственного университета.

1 Наряду с основными видами перевозки грузов упоминают и обязательство буксировки (Покровский Б. В., Сулейменов М. К., Наменгенов К. Н. Правоотношения производственных объединений и предприятий в сфере хозяйственного оборота. Алма-Ата, 1985. С. 96).

2 Брагинский М. И. Общее учение о хозяйственных договорах. Минск, 1967. С. 36.

3 Хозяйственное право: Учебник//Под ред. В. П. Грибанова и О. А. Красавчикова. М., 1977. С. 401; Калмыков Ю. X. Правовое регулирование хозяйственных отношений. Саратов, 1982. С. 190.

4 Советское гражданское право: Учебник. Ч. 2. Киев, 1978. С. 250; Сулейменов М. К. Структура хозяйственно-договорных связей. Алма-Ата, 1980. С. 176.— И. А. Танчук выделяет обязательства, опосредующие транспортные услуги, кроме перевозки и буксировки. К их числу он относит обязательства на эксплуатацию подъездных путей, подачу и уборку вагонов, транспортно-экспедиционные и др. (Хозяйственное право: Учебник /Под ред. В. В. Лаптева. М., 1983. С. 194).

5 **Там же. С.** 479—481.

6 Александров-Дольник М. К. Договоры советского транспортного права: Автореф. докт. дис. М., 1963. С. 6—7; Хозяйственное право: Учебник/Под ред. В. В. Лаптева. С. 478; Романович А. Н. Транспортные правоотношения. Минск, 1984. С. 29; Лопатина Н. Ф. Единая транспортная система: Хозяйственно-правовые аспекты. М., 1988. С. 71, 83, 84.

7 Романович А. Н. Указ. соч. С. 21. 8 Там же. С. 30.

9 Александров- Дольник М. К. Указ. соч. С. 6—7.

10 Хозяйственное право: Учебник /Под ред. В. В. Лаптева. С. 480.

11 Там же. С. 481.

12 Романович А. Н. Указ. соч. С. 30.

13 Там же. С. 22.

14 Там же. С. 29. — Аналогичного мнения, по-видимому, придерживается Г. П. Савичев, который по существу отождествляет транспортное обязательство с договором перевозки (Савичев Г. П. Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. М., 1979. С. 10). В подобных рассуждениях допускаются по меньшей мере две ошибки. Во-первых, отождествление договора перевозки с понятием транспортного договора означает, что надобность в последнем, вопреки мнению авторов, отпадает. Во-вторых, на этом основании тайм-чартеру отказывают в принадлежности к транспортным договорам. Таким образом, единственной правовой формой, в рамках которой осуществляется деятельность транспорта, признается договор перевозки. Помимо того, что такой вывод сам по себе противоречит сложившейся системе договоров на транспорте, он делает невозможной выработку четких критериев обособления транспортных договоров.

15 Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. 2-е изд. Т. 24. С. 64.

16 Смирнов В. Т. Сущность договора тайм-чартер и область его применения//Советское государство и право. 1969. № 7. С. 45, 46.

17 Романович А. Н. Указ. соч. С. 24.

18 Спор относительно правовой природы тайм-чартера разделил его участников на две группы. По мнению ряда ученых, тайм-чартер представляет собой разновидность договора перевозки (Самойлович П. Д. Договор морской перевозки. М.,1954. С. 120; Тарасов М. А. Договор перевозки. М., 1965. С. 108—110 и др.). Сторонники иного подхода рассматривают тайм-чартер как договор имущественного найма (Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М.,1961. С. 103, 104; Левенсон Д. С. Договор аренды транспортных средств. М., 1969.С. 6—7; Александров-Дольник М. К., Лучанский Ф. М. Грузовые перевозки разными видами транспорта. М., 1971. С. 182; Советское морское право: Учебник /Под ред. В. Ф. Мешеры. М., 1985. С. 177 —автор главы В. Ф. Мешера; и др.). Высказывались суждения о правовой природе тайм-чартера, не совпадающие с приведенными мнениями. Так, В. Т. Смирнов полагает, что тайм-чартер — это особый вид договора, содержанием и целью заключения которого является оказание транспортных услуг, связанных с эксплуатацией судна как транспортного средства (Смирнов В. Т. Указ. соч. С. 50).

19 Романович А. Н. Указ. соч. С. 24.

20 Мы употребляем здесь данный термин, чтобы подчеркнуть особенности пользования судном, которое передается фрахтователю надлежащим образом снаряженное и укомплектованное экипажем (ст. 181 КТМ СССР). Это позволяет отличить рассматриваемые отношения от аренды, предметом которой является имущество (ст. 275 ГК РСФСР).

21 О необходимости различать экономические и правовые цели см.: Гордон М. В. Система договоров в советском гражданском праве//Уч. зап. Харьковского юрид. ин-та. Вып. 5 /Отв. ред. С. И. Вильнянский. Харьков, 1954. С. 85.

22 Высказано мнение, что элементы, свойственные договору морского тайм-чартера, имеются в соглашениях на выполнение в народном хозяйстве работ с применением воздушных судов (Тарасов М. А. Транспортное право. Ростов н/Д, 1968. С. 210—211).

23 Постановление Госснаба СССР и Госарбитража СССР от 8 июня 1979г. №41/15 «О дополнении Особых условий поставки автомобилей, тракторов, сельскохозяйственных машин и двигателей к ним, прицепов, гаражного и ремонтного оборудования» (Бюллетень нормативных актов министерств и ведомств СССР. 1979. № 9). В юридической литературе подобное мнение высказано А. Коневым (Конев А. Доставка автомобилей своим ходом//Хозяйство и право. 1980. № 1. С. 57—59). Доводы в пользу данной точки зрения приведены в упоминавшейся работе А. Н. Романович.

24 Статья 187 КТМ СССР; ст. 126 УВВТ СССР; Советское гражданское право: Учебник /Под ред. В. Т. Смирнова, Ю. К. Толстого, А. К. Юрченко. Л., 1982. С. 195—199.

25 Такой вывод, в частности, вытекает из замечания о том, что транспортные отношения, складывающиеся из комплекса взаимодействующих правоотношений, опосредующих различные стадии перевозочного процесса, образующего в целом систему правоотношений, имеют сложное содержание (Лопатина Н. Ф. Указ. соч. С. 83). См. также: Быков А.Т., Кизяковская Т. П., Масляев И. А., Савичев Г. П. Роль Основ гражданского законодательства в эффективности правового регулирования транспортных отношений//Вести. Моск. ун-та. Сер. 11. Право. 1981. № 6; Масляев И. А. Долгосрочный (пятилетний) транспортный договор и его роль в повышении эффективности общественного производства: Автореф. канд. дис. М., 1984. С. 8; Хаскельберг Б. Л. Роль договора в регулируемых отношениях грузовой перевозки//Проблемы гражданского права /Под ред. Ю. К. Толстого, А. К. Юрченко, Н. Д. Егорова. Л., 1987. С. 157.

26 Так, по мнению Г. П. Савичева, «разделение *транспортных* (Курсив мой.— *А, X.)* договоров на два взаимосвязанных и взаимообусловленных вида: договор на организацию перевозок и договор перевозки — имеет научное значение и практический смысл» (Савичев Г. П. Правовое регулирование перевозок народнохозяйственных грузов. М., 1986). В качестве транспортных рассматривают узловые соглашения М. А. Александров-Дольник (Александров-Дольник М. А. Указ. соч. С. 6—7), Т. Е. Абова (Хозяйственное право: Учебник / Под ред. В. В. Лаптева. С. 479—481), Н. Ф. Лопатина (Лопатина Н. Ф. Указ. соч. С. 67—69),

27 Романович А. Н. Указ. соч. С. 29.

28 Там же. С. 28.

29 Там же. С. 29. — Аналогичного мнения придерживается, по существу, и Т. Е. Абова. Она пишет: «...к транспортным следует относить только те регулируемые транспортным законодательством договорные связи, которые опосредуют перемещение грузов либо тесно связаны с ним, обеспечивая надлежащую и своевременную отправку и доставку грузов по назначению» (Хозяйственное право: Учебник /Под ред. В. В. Лаптева. С. 478).

30 А. Н. Романович правильно отмечает, что транспортные обязательства не образуют обособленного, единого обязательственного типа, а представляют собой совокупность обязательств, охватывающих самостоятельные договорные типы и их разновидности. Однако транспортные обязательства сводятся ею по существу к перевозочным и вспомогательным по отношению к перевозке обязательствам, с чем трудно согласиться (Романович А. Н. Указ. соч. С. 29).

31 Тарасов М. А. Указ. соч. С. 210.

32 Там же. С. 211.

33 Утверждены Минавтотрансом РСФСР 6 февраля 1981 г. по согласованию с Госпланом РСФСР и Госарбитражем РСФСР (Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. М., 1984. С. 101—104).

34 Приложение № 1 к правилам транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР (Там же. С. 104).

35 Быков А. Г., Половинчик П. А., Савичев Г. П. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР. М., 1973. С. 90—91, 240—241.

36 Порядок заключения таких договоров с участием различных видов магистрального транспорта регулируется в РСФСР ведомственными правилами, принятыми на основании ст. 6 УАТ РСФСР, и типовыми договорами, разработанными и утвержденными применительно к взаимоотношениям предприятий соответственно железнодорожного, воздушного, морского и внутренневодного транспорта (Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. С. 114—165).

37 Приложение к правилам централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в порты (на пристани) внутренневодного транспорта в РСФСР//Там же. С. 163—164