

# • ПИТАННЯ ЦИВІЛЬНОГО ТА АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВА •

**Р. ТАШ'ЯН**

асистент кафедри цивільного права №1  
Національного юридичного університету  
імені Ярослава Мудрого,  
кандидат юридичних наук



УДК 347.463

## Транспортні організаційні договори

Стаття присвячена дослідженню транспортних організаційних договорів. Проведено аналіз поглядів учених-цивілістів на це питання та вивчення організаційних правовідносин, визначено їх місце та значення у системі правовідносин. Здійснено дослідження організаційних договорів, встановлено їхні суттєві ознаки, за якими вони відмежовуються від інших цивільно-правових договорів. Запропоновано авторське визначення транспортних організаційних договорів, встановлено їхні ознаки, проведено відмежування від попередніх договорів, рамкових договорів, генеральних угод, протоколів про наміри, договорів із відкритими умовами. Також досліджено внутрішню диференціацію транспортних організаційних договорів.

**Ключові слова:** організаційні правовідносини, організаційний договір, транспортний організаційний договір, попередній договір, рамковий договір, генеральна угода, договір із відкритими умовами.

Відносини з перевезення часто мають довгостроковий характер, оскільки багато суб'єктів постійно потребують одержання відповідних послуг. Наприклад, шахта або металургійний комбінат щоденно відправляють сировину або продукцію у великій кількості. Зрозуміло, щодня укласти окремих договір перевезення незручно, а в ряді випадків – неможливо.

З цих причин можна укласти договір про організацію перевезень на тривалий період (наприклад, на рік), а потім під час його дії при виникненні потреби у перевезенні певної партії вантажу надавати перевізнику заявку на перевезення, в якій указувати обсяг, строки, маршрути перевезення та інші конкретизуючі умови.

У зв'язку з цим постає питання щодо визначення характеру відносин, які виникають на підставі договору про організацію перевезень. Зрозуміло, що цей договір створює цивільно-правові наслідки, однак він не породжує прав та обов'язків щодо перевезення без подання конкретної заявки.

Наведений приклад є непоодиноким, оскільки існує багато договорів як у сфері транспорту, так і в інших інститутах цивільного права, що самостійно не створюють тих правових наслідків, для настання яких вони укладаються. З цього приводу в літературі була висловлена думка, що такі договори породжують специфічний вид відносин – організаційні, призначення яких полягає у створенні умов для виникнення інших, у першу чергу майнових відносин, а також для забезпечення динаміки їх розгляду.

У процесі написання роботи автор спирався на праці С. С. Алексєєва, С. М. Братуся, О. С. Іоффе, О. А. Красавчикова. Серед сучасних дослідників транспортних організаційних договорів варто назвати Л. Г. Єфімову, К. О. Кірсанова, С. Ю. Морозова, Є. Б. Подузову, С. О. Тюріну, А. І. Хаснутдінова.

У той же час у літературі відсутнє єдине загальновизнане визначення транспортного організаційного договору, серед правників є дискусії щодо кола транспортних договорів, які слід визнати організаційними. Такі обставини зумовлюють актуальність цього дослідження.

Метою статті є дослідження транспортних організаційних договорів, аналіз їхніх ознак та формулювання авторського визначення цієї правової категорії.

Пропозиції щодо необхідності виділення організаційних відносин поряд із майновими були висловлені вже в середині минулого століття. Одним із авторів поняття організаційного договору є О. А. Красавчиков, який у своїй фундаментальній праці заклав підвалини вчення про цю категорію [1, с. 156–165].

Багато уваги організаційним відносинам приділяв С. С. Алексєєв. Вчений зазначав, що організаційні відносини є необхідними і важливими, зокрема, при укладенні договорів, оформленні спадщини, при видачі довіреності тощо. У той же час при такому трактуванні організаційні відносини розуміються занадто широко. Адже будь-які правовідносини в силу їхньої урегульованості нормами права передбачають певну організованість [2, с. 237]. Водночас С. С. Алексєєв указував, що певна організованість – це невід'ємна властивість будь-яких суспільних відносин, а організаційні відносини – лише конститутивний (проміжний) елемент у їх становленні й розвитку [3, с. 59].

Слід зазначити, що потреба виділення організаційних відносин викликала заперечення багатьох вчених. Так, їх противником був С. М. Братусь, який вказував, що організаційні відносини не є елементом предмета цивільно-правового регулювання. Вчений вважав, що організаційні відносини, які розуміються як відносини управління (адміністративні), не зливаються з відносинами майновими [4, с. 61–64].

Аналогічної позиції дотримувався О. С. Іоффе, який також вважав, що О. А. Красавчиков «організованість, яка становить невід'ємну властивість суспільних явищ, посилаючись на кон-

кретні способи правової організації окремих майнових відносин, відсікає від останніх й оголошує особливим цивільно-правовим суспільним відношенням» [5, с. 96].

Для того, щоб вирішити питання щодо доцільності виділення організаційних відносин, потрібно з'ясувати, чи дійсно вони мають специфічні риси, які дозволяють відмежувати їх від інших відносин. Такою специфічною рисою є спрямованість на упорядкування інших цивільно-правових відносин, які мають майновий характер. Наприклад, шляхом укладення довгострокового договору про організацію морських перевезень відбувається організація відносин із перевезення конкретних партій вантажу. Таким чином, учасники організаційних відносин мають дві мети: проміжну (створити умови для виникнення майнових відносин) і кінцеву (досягти якої слід за допомогою майнових відносин).

О. А. Красавчиков зазначав, що організаційно-правові відносини наче обслуговують інші цивільні правовідносини, вони не є «самоціллю», а являють собою певний організаційно-правовий засіб, який використовується сторонами з метою упорядкування своїх основних (майнових і особистих немайнових) відносин [1, с. 165].

Цілком слушно зазначає С. О. Тюріна, що значення організаційних відносин полягає в тому, що вони виступають внутрішнім «каркасным» елементом, який визначає юридичну процедуру існування майнових відносин сторін. Самі по собі організаційні відносини сторін за такими договорами не становлять жодної особливої цінності [6, с. 17].

О. А. Красавчиков визначав організаційні відносини як побудовані на засадах координації або субординації соціальні зв'язки, спрямовані на упорядкування (нормалізацію) інших суспільних відносин, дій їхніх учасників або на формування соціальних утворень [1, с. 163].

У літературі договори, що спрямовані на організацію відносин сторін, іменуються по-різному: організаційні, організуючі, генеральні, рамкові тощо. Досить часто визначення цих договорів є досить близькими, схожими, однак мають різні назви. У зв'язку з цим потрібно визначитися з терміном, який охоплює договори, на підставі яких виникають, змінюються, припиняються організаційні правовідносини. На наш погляд, найбільш прийнятним є саме термін «організаційні договори» як такий, що самою назвою характеризує специфіку договорів цього виду.

Слід зазначити, що у правовій доктрині нема єдиного визначення організаційних договорів. Дослідження правової природи цих договорів мають певні результати, які можна узагальнити.

Є. Б. Подузова виділяє як загальне поняття організуючі договори, які поділяються на договори з організації договірних відносин (організаційні договори) і договори з організації спільної діяльності. Організаційним вчена вважає договір, за яким сторони зобов'язуються укласти між собою у певний строк основний договір (декілька основних договорів), деякі умови яких містяться в організаційному договорі, і (або) вчинити дії, які сприяють укладенню між тими ж сторонами основного договору (декількох основних договорів).

С. А. Тюріна визначає організаційний договір як договір, який являє собою домовленість двох і більше осіб, яка визначає умови їхньої участі у конкретних зобов'язаннях у майбутньому і (або) спрямована на упорядкування й забезпечення їхньої взаємопов'язаної діяльності [6, с. 8]. Як бачимо, С. А. Тюріна розуміє організаційний договір ширше, ніж Є. Б. Подузова, оскільки не обмежує організаційні договори лише спрямованістю на укладення інших договорів, а зазначає, що вони можуть регулювати відносини, які вже склалися. Безумовно, сама термінологія «упорядкування і забезпечення діяльності» не є досить вдалою, більш правильно було б говорити, що організаційні договори можуть визначати умови виконання інших договорів.

Близькою до цього є думка Н. В. Васевої, яка надає визначення організаційному цивільно-правовому договору як взаємної домовленості двох або більше сторін, спрямована на організацію, упорядкування взаємовідносин і створення передумов, необхідних і достатніх для вступу її учасників в інші суспільні відносини майнового характеру [7, с. 69].

Організаційні договори мають специфічну функціонально-цільову спрямованість – вони визначають процедуру укладення майнових договорів, оскільки є передумовою їх укладення, або регулюють процес їх виконання.

Л. Г. Єфімова визначає організаційний договір як договір, метою якого є організація тривалих правових зв'язків у вигляді потоку різноманітних ділових відносин, для досягнення якої необхідно укладення (як правило, між

тими же сторонами) договорів-додатків, окремі умови яких узгоджуються в базовому договорі. На думку вченої, договір є рамковим тому, що залишає деякий неврегульований простір, який має стати предметом майбутніх домовленостей сторін. Іншою особливістю рамкового договору є особливий порядок його виконання, який водночас є і способом досягнення вказаної вище правової мети [8, с. 8–9]. Вчена використовує поняття «організаційний договір» та «рамковий» як синоніми. Заслуговує на підтримку акцент на значенні цих договорів в організації тривалих правових зв'язків, хоча не слід забувати і про їхню роль у динаміці зобов'язання.

Слід також звернути увагу, що організаційний договір і договори, що укладаються на його основі, є елементами юридичного складу і у своїй сукупності є підставами виникнення, зміни, припинення цивільних правовідносин.

М. І. Брагінський визначає організаційні договори як правочини, які являють собою розроблені самими учасниками локальні норми. Як приклад автор наводить п. 2 ст. 784 ЦК РФ, який відсилає з питань умов перевезення вантажів, пасажирів і багажу окремими видами транспорту до домовленостей між останніми [9, с. 150]. Близькими є положення абз. 2 ч. 2 ст. 908 ЦК України, згідно з яким умови перевезення вантажу, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором, якщо інше не встановлено цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що вида-

ються відповідно до них. З приводу цього С. Ю. Морозов зазначає, що ці положення прямого відношення до організаційних договорів не мають, швидше, навпаки, підлягають застосуванню до звичайних договорів перевезення [10, с. 18]. З цієї точкою зору слід погодитися.

Виділивши найважливіші ознаки організаційного договору, можна запропонувати таке його визначення: організаційним є договір, який передбачає порядок укладення інших договорів, встановлює базові елементи змісту майбутнього зобов'язання, передбачає процедуру визначення умов інших договорів, а також їхнього виконання і разом з ними є елементом єдиного юридичного складу та в сукупності з ними тягне настання цивільно-правових наслідків.

Важливе значення має відмежування організаційних договорів від суміжних правових конструкцій. Організаційні договори мають схожі риси з *попередніми*, які теж спрямовані на організацію укладення іншого договору в майбутньому. Обидва ці договори мають перехідний характер, оскільки створюють передумови для виникнення правовідносин. Однак між цими договорами є суттєві відмінності. Як зазначає К. А. Кірсанов, попередній договір з укладенням його сторонами основного договору припиняє свою дію й втрачає правову силу. Організаційний же договір не втрачає юридичної сили і продовжує діяти поряд із договором майновим, яким є договір перевезення вантажів [11, с. 23]. Як уже зазначалося, організаційний договір разом із майновим є елементами

одного юридичного складу, які в сукупності призводять до настання правових наслідків.

К. І. Скловський зазначає, що сутність зобов'язання, яке породжується попереднім договором, – обов'язок сторін укласти договір у майбутньому [12, с. 473–474]. Слід звернути увагу, що у вітчизняному законодавстві закладені більш «м'які» наслідки необґрунтованого ухилення від укладення основного договору: відшкодування збитків, завданих простроченням (ч. 2 ст. 635 ЦК України). Організаційний же договір взагалі не передбачає обов'язку сторін укласти договір, і відповідно не встановлює жодних санкцій за неукладення майнового договору. Це пояснюється відмінностями у правовій природі цих договорів: якщо попередній договір покликаний забезпечити укладення іншого договору, то організаційний – створити умови для цього. Однак організаційний договір може покладати на одну сторону обов'язок певним чином реагувати на дії іншої сторони. Наприклад, залізниця, отримавши заявку на подачу вагонів, зобов'язана це зробити.

Як правило, попередній договір «розрахований» на одноразове використання, тобто на породження одного правовідношення. Організаційний договір же, навпаки, найчастіше передбачає можливість укладення необмеженої кількості майнових договорів на його основі.

У наукових дослідженнях і в практиці досить часто використовується термін «*рамковий договір*», який є близьким до організаційного.

Є. Ю. Сафонова пропонує розуміти рамковий договір як певний бланк документа, в якому вказана одна із сторін,

предмет договору. Організаційний договір вчена розуміє як домовленість про організацію тривалих правових зв'язків у вигляді потоку різних ділових відносин, спрямованих на підвищення ефективності відповідного виду підприємницької діяльності [13, с. 31–32]. Запропоноване бачення рамкового договору досить близьке до договору приєднання, тому навряд чи варто виділяти рамковий договір як самостійну категорію.

Є. Б. Подузова визначає рамковий договір як договір, за яким сторони зобов'язуються укласти в майбутньому основний договір (або декілька основних договорів), містить умови про строк своєї дії, про предмет основного договору (основних договорів), а також деякі інші умови основного договору (основних договорів) [14, с. 300], тобто використовує термін «рамковий договір» як синонім організаційного. Близькими є погляди С. О. Тюріної, яка характеризує рамковий договір як такий, що завжди має тривалий характер, оскільки спрямований на неодноразове застосування його умов протягом тривалого часу. Рамковий договір породжує дворівневу систему договірних зв'язків на основі базового договору і локальних договорів, які укладаються у його рамках [6, с. 20].

На підставі цього можна зробити висновок, що в науці нема необхідності виділяти окремо категорію рамкового договору, оскільки її зміст повністю охоплюється поняттями організаційного договору та приєднання.

У цивільному праві досить часто виділяють категорію *генеральних угод*, які за своїм змістом близькі до організаційних договорів. Є. А. Суханов характери-

зує їх як такі, що укладаються особливим суб'єктним складом і множинністю укладених на їх підставі «локальних» договорів, а також перш за все відсутністю примусово здійснюваного обов'язку укладення останніх [15, с. 184]. Знову-таки, неважко помітити, що поняття генеральної угоди збігається з поняттям організаційного договору.

Під час переговорів досить часто може укладатися *протокол про наміри*, метою якого є фіксація раніше досягнутих домовленостей. Організаційні договори відрізняються від протоколу про наміри тим, що останній не створює правових наслідків.

Праву багатьох зарубіжних країн відома конструкція *попереднього договору з відкритими умовами (Preliminary agreement with open terms)*. Так, ст. 8 англійського Закону про продаж товарів 1979 р. передбачено, що у договорі купівлі-продажу умова про ціну може бути залишена для визначення узгодженим у договорів способом або може бути визначена у ході взаємовідносин сторін. Згідно з параграфом 2-305 Єдинообразного торгового кодексу США, що має рекомендаційний характер, сторони можуть укласти договір купівлі-продажу з відкритою умовою про ціну, яка залишена для узгодження сторонами у майбутньому або має бути встановлена третьою особою [14, с. 303].

Конструкція договору з умисно відкритими умовами передбачена ст. 2.14 Принципів міжнародних комерційних договорів (принципів УНІДРУА). Якщо сторони мають намір укласти договір, обставина, що вони умисно залишили якусь умову для узгодження в ході майбутніх переговорів або такою, що під-

лягає визначенню третьою особою, не є перешкодою для виникнення договору [14, с. 303].

Нескладно помітити, що *preliminary agreement with open terms* має спільні риси з організаційним договором, оскільки обидві конструкції передбачають невизначеність умов та їхню конкретизацію у майбутньому шляхом укладення інших договорів або вчинення інших юридично значущих дій, перш за все односторонніх правочинів.

Можливість укладення транспортних організаційних договорів передбачена ст. 914 ЦК України, згідно з якою перевізник і власник (володілець) вантажу в разі необхідності здійснення систематичних перевезень можуть укласти довгостроковий договір. 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.

Відповідно до частин 3–4 ст. 307 Господарського кодексу України, вантажовідправник і перевізник у разі необхідності здійснення систематичних впродовж певного строку перевезень вантажів можуть укласти довгостроковий договір, за яким перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а вантажовідправник – подавати до перевезення вантажі у погодженому сторонами обсязі. Залежно від виду транспорту, яким передбача-

ється систематичне перевезення вантажів, укладаються такі довгострокові договори: довгостроковий – на залізничному і морському транспорті, навігаційний – на річковому транспорті (внутрішньому флоті), спеціальний – на повітряному транспорті, річний – на автомобільному транспорті. Порядок укладення довгострокових договорів встановлюється відповідними транспортними кодексами, транспортними статутами або правилами перевезень.

Організаційні договори мають важливе значення у регулюванні транспортних відносин, які з огляду на свою специфіку часто є довгостроковими. Нерідко суб'єкти цивільного права заінтересовані саме у таких тривалих правовідносинах, оскільки транспортний процес може бути безперервним, наприклад у разі щоденного перевезення партій вантажу.

Як зазначають Н. М. Тютріна і А. І. Хаснутдінов, значення організаційних відносин на транспорті особливо велике, оскільки переміщенню вантажу передують тривалий процес його організації, починаючи з узгодження кількості вантажу, що підлягає перевезенню, визначення місць і часу навантаження і закінчуючи визначенням умов і способів доставки і розрахунків за надані послуги [16, с. 263].

Серед досліджень транспортних організаційних договорів слід особливо виділити докторську дисертацію С. Ю. Морозова, у якій запропоноване таке визначення транспортного організаційного договору: за цим договором сторони зобов'язуються укласти або організувати укладення іншого транспортного договору між тими ж або ін-

шими особами і (або) виконати його відповідно до умов організаційного договору [10, с. 60].

На підставі транспортного організаційного договору укладаються інші договори, які є майновими, а також можуть вчинятися інші юридично значущі дії. Наприклад, на підставі договору про організацію перевезень пред'являються місячні плани перевезень та подається заявка на подачу вагонів. З приводу цього В. В. Вітрянський зазначив, що дії сторін з подачі й узгодження відповідних заявок за наявності договору про організацію перевезень вантажів «є не самостійною підставою виникнення зобов'язань з подачі транспортних засобів і пред'явлення вантажів до перевезення, а по суті – виконання договору про організацію перевезень вантажів» [10, с. 171].

Транспортний організаційний договір можна визначити як такий, що передбачає порядок укладення інших транспортних договорів, встановлює базові елементи змісту майбутнього транспортного зобов'язання, передбачає процедуру визначення умов інших транспортних договорів, а також їхнього виконання і разом з ними є елементом єдиного юридичного складу та в сукупності з ними тягне настання цивільно-правових наслідків, спрямованих на забезпечення процесу доставки ванта-

жів, пасажирів, багажу і пошти до пункту призначення за допомогою самохідних транспортних засобів.

Правовій доктрині та правозастосовній практиці відома велика кількість договорів, які можна віднести до транспортних організаційних. У їх системі найбільш поширеними є навігаційний договір, договір централізованого автоперевезення вантажів, спеціальний договір автотранспортних підприємств, спеціальний договір, що укладається транспортними організаціями цивільного повітряного флоту і клієнтурою, договір про подання транспортного засобу під завантаження і про пред'явлення вантажу до перевезення: booking-note і fixture-note, договір перевезення вантажу на особливих умовах.

Таким чином, у регулюванні тривалих транспортних відносин важлива роль належить транспортним організаційним договорам, які в сукупності з іншими юридичними фактами впливають на динаміку зобов'язання із перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти за допомогою самохідних транспортних засобів. Убачається перспективним у подальших наукових дослідженнях визначити систему транспортних організаційних договорів, розробити їхні класифікації та надати їм вичерпну наукову правову характеристику.

### Список використаних джерел

1. Красавчиков О. А. Организационные гражданско-правовые отношения / О. А. Красавчиков // Антология уральской цивилистики. – М. : Статут, 2001. – С. 156–165.
2. Алексеев С. С. Структура советского права / С. С. Алексеев. – М. : Юрид. лит., 1975. – 258 с.
3. Алексеев С. С. Социальная ценность права в советском обществе / С. С. Алексеев. – М., 1971. – 223 с.
4. Братусь С. Н. Предмет и система советского гражданского права / С. Н. Братусь. – М. : Госюриздат, 1963. – 196 с.



5. Иоффе О. С. Развитие цивилистической мысли в СССР / О. С. Иоффе. – Л., 1975. – Ч. 1. – 160 с.
6. Тюрина С. А. Договор как регулятор организационных отношений в российском гражданском праве : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / С. А. Тюрина. – М., 2012. – 28 с.
7. Васева Н. В. Имущественные и организационные договоры / Н. В. Васева // Гражданско-правовой договор и его функции : межвуз. сб. науч. тр. / отв. ред. О. А. Красавчиков. – Свердловск, 1980. – С. 53–69.
8. Ефимова Л. Г. Рамочные (организационные) договоры / Л. Г. Ефимова. – М. : Волтерс Клувер, 2006. – 104 с.
9. Брагинский М. И. Договорное право / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – М., 2001. Кн. 1: Общие положения. – 682 с.
10. Морозов С. Ю. Система транспортных организационных договоров / С. Ю. Морозов. – М. : Норма, 2011. – 352 с.
11. Кирсанов К. А. Гражданско-правовое регулирование организационных отношений : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / К. А. Кирсанов. – Екатеринбург, 2008. – 28 с.
12. Скловский К. И. Собственность в гражданском праве : учеб.-практ. пособие / К. И. Скловский. – 2-е изд. – М., 2000. – 512 с.
13. Сафонова Е. Ю. К вопросу разграничений понятий «организационный» и «рамочный» договоры / Е. Ю. Сафонова // Юрид. мир. – 2011. – № 8. СПС КонсультантПлюс: Комментарии законодательства.
14. Подузова Е. Б. Рамочный договор в современном гражданском праве / Е. Б. Подузова // Актуальные проблемы гражданского права. – 2013. – № 3 (28). – С. 299–304.
15. Гражданское право / отв. ред. Е. А. Суханов. – М., 2008. – Т. 3: Обязательственное право. – 766 с.
16. Тютрина Н. Н. О правовой природе организационных договоров на транспорте / Н. Н. Тютрина, А. И. Хаснутдинов // «Черные дыры» в российском законодательстве. – 2003. – № 4. – С. 263–264.

*Стаття надійшла до редакції 31.03.2015.*

### **Ташьян Р. Транспортные организационные договоры**

Статья посвящена изучению транспортных организационных договоров. Исследованы взгляды ученых-цивилистов на этот вопрос. Проведен анализ организационных правоотношений, определены их место и значение в системе правоотношений. Проведено исследование организационных договоров, установлены их существенные признаки, отличающие их от других гражданско-правовых договоров. В статье предложено авторское определение транспортных организационных договоров, выделены их признаки, проведены отграничения от предварительных договоров, рамочных договоров, генеральных соглашений, протоколов о намерениях, договоров с открытыми условиями. Также исследована внутренняя дифференциация транспортных организационных договоров.

**Ключевые слова:** организационные правоотношения, организационный договор, транспортный организационный договор, предварительный договор, рамочный договор, генеральное соглашение, договор с открытыми условиями.

### **Tashian R. Transport Organizational Contracts**

The article is devoted to researching of transport organization contracts. The article's purpose is studying of the transport organizational contracts, analysis of their evidence and formulation a definition of this law category. The author investigated the views of civil law scientists of this question. The analysis of organizational relationships was made, defined their place and values in the system of relationships. Also the author has provided the researching of organizational contracts, set their important features, which distinguish them from other civil contracts. The

specific feature of organizational relationships is focus on an ordering other civil legal relationships, which have a material nature. Participants of organizational relationships have two purposes: an intermediate (a creation the grounds for the appearance of material relationships) and a final (which can be an achieved with property relations). Organizational contracts have specific functional and purposes focus – they define a procedure for entering into the property contracts, because they are a prerequisite for their making, or regulate the process of their executions. Organizational contracts are important in regulation of transport relationships, which are often long term by their nature. On the grounds of transport organization contracts other material contracts could be signed, and other legally significant action could be made. In the system of organizational transport contracts the most common are a navigation agreement, a contract of centralized transportation of goods, special contract trucking companies, a special contract concluded by carriers of civil aviation and clientele, a contract about submission of the vehicle for loading and presentation of cargo for shipment: booking- and note fixture-note, the agreement to submit the vehicle for loading and presentation of cargo for shipment: booking- and note fixture-note, contract of carriage of goods on special conditions. In the article the author proposed the definition of organizational transport contracts, set their features, held their distinguish from previous contracts, framework agreements, general agreements, protocols of intentions and agreements with open terms. The author suggests her own opinion concerning the legal nature of transport organizational contract. The author also researched the internal differentiation transport organizational contracts. The article deals with some types of transport organizational contract.

**Keywords:** organizational legal relationships, an organizational contract, a transport organizational contract, a previous contract, a framework agreement, a general agreement, an agreement with open terms.